This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

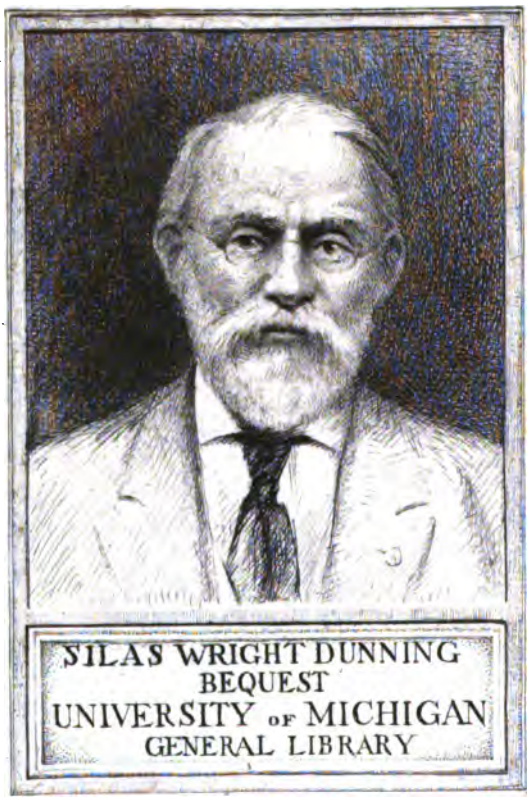
+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

B 50188 3

Digitized by Google



Digitized by Google

HF
1022
.S67
B7

Digitized by Google

Digitized by Google

7 Février 1887. N° 3 Prix du Numéro : 50 c.

ASSOCIATION FRANÇAISE POUR L'AVANCEMENT DES SCIENCES

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST

Sections à Bordeaux, Bergerac, Périgueux, Mont-de-Marsan, Agen, La Rochelle Blaye et Tarbes.

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE COMMERCIALE DE BORDEAUX

(SECTION CENTRALE)

BULLETIN

publié par le Comité de rédaction

J. GEBELIN, Rédacteur en chef.

10e ANNÉE 2e SÉRIE

SOMMAIRE

Le baron Michel. — L'expansion coloniale 65

Actes de la Société. — Section centrale : séance publique annuelle du 24 janvier 1887 81

Correspondance. — Lettre de M. J.-V. Barbier 95

ABONNEMENTS :

BORDEAUX ET DÉPARTEMENTS
Trois mois, 3f. — Six mois, 6f. — Un an, 10f.

ÉTRANGER
Un an, 12 francs

S'adresser : pour les *Abonnements*, à MM. FERRET & Fils, libraires de la Société 15, Cours de l'Intendance, à Bordeaux,
Et pour les *Annonces*, à M. Ch. LESFARGUES, 8, rue de Cheverus

Digitized by Google

BUREAUX : à la Bourse, à Bordeaux.

Les lettres concernant la *rédaction* doivent être adressées à M. GEBELIN, rédacteur en chef du *Bulletin*, rue du Réservoir, 10, et les lettres concernant l'*administration*, à M. BELLA, à *la Bourse*. — Les lettres non affranchies sont refusées. — On ne s'engage pas à rendre les manuscrits. — La Rédaction ne prend sous sa responsabilité aucune des opinions émises par les auteurs des articles insérés dans le Bulletin.

Le Bulletin paraît le 1er et le 3e lundi de chaque mois.

ÉCOLE SUPÉRIEURE de commerce et d'industrie de Bordeaux, 66, rue Saint-Sernin. Prix de l'externat (l'Établissement ne reçoit pas d'internes) : 200 francs par an. Patronage pour placer les élèves diplômés. Bourses de voyage aux deux premiers.

ARMAIGNAC (Dr H.). Voyages dans les pampas de la République argentine. Tours, Mame, in-8°. 6 fr.

GEBELIN (Jacques). Histoire des milices provinciales (1688-1791). Le tirage au sort sous l'ancien régime. Paris, Hachette, grand in-8°, 5 fr.

LABROUE (Émile). De Libourne au Buisson. Chemin de fer de la vallée de la Dordogne. Bordeaux, Feret; Bergerac, Rigaud. 2 fr.

LABROUE (Émile). Le Japon. Paris, Delagrave.

PIETRI (le capitaine). Les Français au Niger. Voyages et combats. Paris, Hachette, in-16. 4 fr.

RIVOYRE (Denis de). Aux pays du Soudan. Bogos, Mensab, Souakim. Paris, Plon, in-18. 4 fr.

FONCIN (P.). La troisième année de géographie. Paris, Armand Colin, in-4° cartonné. 6 fr. 50.

LAGARDE (Charles). Une promenade dans le Sahara, Paris, Plon, in-18. 4 fr.

MONNIER (Marcel). Un printemps sur le Pacifique. Iles Hawaï. Paris, Plon, in-18. 4 fr.

JURIEN DE LA GRAVIÈRE (le vice-amiral). Les derniers jours de la marine à rames. Paris, Plon, in-18. 4 fr.

MARCET (Dr A.). Le Maroc; voyage d'une mission française à la cour du sultan. Paris, Plon, in-18. 3 fr. 50

LAPEYRÈRE (P. de). Souvenirs et épisodes. Chine, Japon, États-Unis. Paris, Plon, in-18.

MOSER (Henri). A travers l'Asie centrale. La steppe kirghize; le Turkestan russe; Boukhara; Khiva; le pays des Turcomans et la Perse. Impressions de voyage. Paris, Plon, un beau volume grand in-8°, richement illustré. 20 fr.

LANIER (L.). L'Europe; choix de lectures de géographie. Paris, Eugène Belin, un fort volume in-12 7 fr.

NARJOUX (Félix). En Angleterre. Angleterre; Écosse; les Orcades; les Hébrides; Irlande. Le pays, les habitants, la vie intérieure. Paris, Plon, in-18. 5 fr.

VAUJANY (H. de). Alexandrie et la Basse-Égypte. Paris, Plon, in-18. 4 fr.

SPENSER SAINT-JOHN (Sir). Haïti ou la République noire. Traduit de l'anglais par J. West. Paris, Plon, in-18. 5 fr.

SAINT-THOMAS (H.). Le rêve de Paddy et le cauchemar de John Bull. Notes sur l'Irlande. Paris, Plon, in-18. 3 fr. 50.

Digitized by Google

BULLETIN DE 1887

Digitized by Google

Digitized by Google

BULLETIN DE 1887

Digitized by Google

Digitized by Google

ASSOCIATION FRANÇAISE POUR L'AVANCEMENT DES SCIENCES

GROUPE GEOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST

SOCIÉTÉ

DE

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

DE BORDEAUX

BULLETIN

DEUXIÈME SÉRIE — DIXIÈME ANNÉE

1887

BORDEAUX

IMPRIMERIE G. GOUNOUILHOU

11, RUE GUIRAUDE, 11

1887

Digitized by Google

Digitized by Google

TABLE ALPHABÉTIQUE

Pages.

A... (H.). — Ruches gigantesques construites par les abeilles noires sauvages de Tasmanie 503
— Bibliographie 553
ACTES DE LA SOCIÉTÉ : SECTION CENTRALE, 46, 81, 116, 143, 216, 280, 313, 345, 381, 407, 441, 473, 615, 645, 682, 696
— SECTION DE BERGERAC, 221, 243, 340, 436, 561
— SECTION DE LA ROCHELLE 338
— SECTION DE PÉRIGUEUX 114
— SECTION DE TARBES, 112, 115, 119, 148, 184, 244 278
AUSSET. — Bibliographie 121
AZAM (Dr). — Discours 82
BARBIER (J.-V.). — Lettre 95
(*Erratum*, p. 128.)
BERNARDIN. — Notes sur divers produits 108, 240, 413, 537
BONETTI (le commandant). — Lettres de Corse 555
C... (G.). — Bibliographie 654, 688
CANAL (J.). — Béni-Saf 704
CAZEAUX (F.). — La vigne à Madagascar 289
CHRONIQUE 30, 127, 158, 190, 255, 286, 657
COMMERCE (le) européen dans l'Annam 182, 540
CONFÉRENCES. — Aignan. *Pasteur et ses travaux sur la rage* (Compte rendu) 251
— Bidart. *La France et les autres grandes nations* (Compte rendu) 244
— Broussali (Jean). *L'Arménie décrite par un Arménien* (Compte rendu par M. de Richemond) 338
— Buquet. *La Guyane française et la relégation des récidivistes* (Compte rendu) 119
— Casedepatx. *Les valets et les maîtres au théâtre* (Compte rendu) 246
— Chaffanjon. *L'Orénoque et ses sources* (Compte rendu par M. Henri Rödel) 682
— Chailley (J.). *Le commerce du Tonkin* (Compte rendu par M. E. Marc) 315
— Delmas. *L'aristocratie et la démocratie à Athènes au temps d'Aristophane* (Compte rendu) 184
— Dupin (Albert). *Silhouettes vendéennes à travers bois* (Compte rendu) 246

Digitized by Google

CONFÉRENCES. — Guillemare. *Voyage à l'île de La Réunion* (Compte rendu par M. Laplace)..... 436
— Guy (Camille). *La Prusse depuis Iéna jusqu'à nos jours* (Compte rendu)..... 244
— Jollivet. *Madagascar.* (Compte rendu par M. Laplace) 340
— Jollivet. *L'Inde et ses routes* (Compte rendu par M. Sarazin)..... 345
— Juclier. *Le transport par mer des viandes congelées* (Compte rendu par M. H. A)..... 179
— Labonne (Dr Henry). *L'Islande.* Conférence faite à Tarbès, compte rendu, 112. — Conférence faite à Périgueux, compte rendu, 114.— Conférence faite à Bordeaux, reproduction *in extenso*..... 161, 193
— Lacoste. *La vie mondaine dans l'ancienne Rome* (Compte rendu)..... 248
— Lequin. *Le théâtre au moyen âge* (Compte rendu) 148
— Lequin. *Les prédicateurs français du moyen âge à Bossuet* (Compte rendu)..... 278
— Lugan. *Les origines des peuples européens* (Compte rendu)..... 249
— Malleterre (le lieutenant). *Le sud oranais* (Compte rendu par M. Laplace)..... 243
— Michel (le baron). *L'expansion coloniale* (Reproduction *in extenso*)..... 65
— Mignot (le lieutenant-colonel). *Souvenirs et impressions de voyage au Tonkin* (Compte rendu par M. Sarazin)..... 280
— Mignot (le lieutenant-colonel). *L'Annam* (Compte rendu par M. G. Clavel)..... 381
— Pascal. *L'histoire de la mise en scène, du décor et des accessoires dramatiques* (Compte rendu).... 185
— Riondel (le commandant Albert). *Les collisions en mer et la création de tribunaux internationaux maritimes* (Compte rendu par M. Alfred Lapierre) 313
— Sempé (Jules). *Les races latines* (Compte rendu).. 245
— Wahl (Maurice). *L'Algérie et l'Alliance française* (Reproduction *in extenso*).....629, 661
COURTOIS (Henry). — Le chemin de fer du Buisson à Saint-Denis... 271
— Les chemins de fer algériens et tunisiens..... 276
— Excursion de la section du sud-ouest du Club alpin français au Pech-de-Beyre..... 403
— Les nouvelles lignes de la Compagnie des chemins de fer du Midi..... 466
— Les chemins de fer des landes de la Gironde.. 517
FÉSIGNY (de). — Lettre sur la navigabilité du haut Mékong 542
— Lettre. Traversée des rapides du haut Mékong..... 670
FOURNOUX (Dr de). — L'industrie, le commerce et l'agriculture en Perse.....1, 33

Digitized by Google

GEBELIN (J.). — Le câble télégraphique de la côte occidentale d'Afrique 17
— Notes géographiques (Voir ces mots).
— Bibliographie. 61, 126, 188, 348, 445, 509, 626, 650, 690, 702
GOT (H.). — Bibliographie 508
HAUTREUX (A.). — Garonne maritime et Gironde; sondages des pilotes 32, 447
— La pêche de la morue au Sénégal 201
KAUFFER (Pierre). — Les pionniers du commerce allemand et de l'industrie allemande 329
LABAT (Gustave). — La tour de Cordouan 42
LABONNE (Dr Henry). — L'Islande 161, 193
— Lettres sur l'Islande et les Fœrö 505
— La vie de nos pêcheurs en Islande 619
— Le gisement du spath d'Islande 703
LAFITTE. — Le Cambodge 97
— Notes sur le Cambodge 545, 583
LAPLACE. — De l'enseignement de la géographie dans les établissements d'instruction publique 129
LETTRES sur divers produits du Tonkin 334
LOUBRIE (P.-M.). — Chicago 310
— Les travaux d'amenée des eaux du lac Michigan à Chicago 613
MADEMBA-SEYE. — Lettre. Nouvelles du Soudan français 311
— La seconde canonnière française sur le Niger 379
MANÈS (Julien). — Rapport sur les travaux de la Société 86
MANIER (A.). — Canal maritime de la Baltique à la mer du Nord 394
— Canal du Nord et canal du Midi 500
MARC (E.). — Emin-Pacha et l'expédition Stanley 225, 257
MAUREL (Marc). — Discours 83
— Bibliographie 655
MICHEL (le baron). — L'expansion coloniale 65
MICHEL. — Notes sur le Sénégal et le Soudan français 597
MOUVEMENT COMMERCIAL DU PORT DE BORDEAUX 159, 351, 511
NÉCROLOGIE 223, 564
NOTES GÉOGRAPHIQUES 19, 56, 110, 151, 253, 285, 318, 649
(Pour les détails, voir la Table méthodique.)
NOUVELLES DU SOUDAN FRANÇAIS 311, 397
OBSERVATOIRE ASTRONOMIQUE DE BORDEAUX, 64, 160, 224, 256, 352, 416, 448, 512, 544, 660, 692
OUVRAGES REÇUS PAR LA SOCIÉTÉ, 28, 61, 95, 121, 157, 188, 319, 348, 445, 476, 508, 543, 553, 626, 650, 688, 701
(Pour la bibliographie par pays, voir la Table méthodique.)
PARDON (Noël). — Lettre. Aux cataractes de Khon 642
PONTS (les) de Cubzac 513
POUVREAU (Georges). — Étude sur un mode d'atterrissage à la sonde, en temps de brume, du pertuis d'Antioche et de l'entrée de la Gironde 134
PROJET DE BUDGET DE LA SOCIÉTÉ 192

Digitized by Google

R. (G.). — Bibliographie..... 125
RÉCOMPENSES décernées par la Société..... 94
RÉCOMPENSES décernées par la section de Bergerac..... 562
RENARD (Émile). — Les lignes transcontinentales de l'Amérique du Nord.....294, 321, 385, 417
S... — Bibliographie..... 701
SARAZIN. — Bibliographie.....28, 124, 157, 190, 319, 476
SITUATION FINANCIÈRE DE LA SOCIÉTÉ..... 191
SOCIÉTÉ (la) d'encouragement pour le commerce français d'exportation 693
SOUDAN FRANÇAIS.....311, 397, 679
STATISTIQUE de l'importation des bois de construction dans le port de Bordeaux..... 31
V. (J.). — Les travaux du port de Lisbonne..... 233
— Notes sur la Nouvelle-Galles du Sud..... 234
— État numérique des appareils d'éclairage des côtes..... 288
VALLIÈRE (J.). — Les résultats géographiques de la septième campagne du Haut-Fleuve.....353, 529, 565
VIGNÉ (Paul). — Le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.....449, 481
— Le port de Dakar..... 486
WAHL (Maurice). — L'Algérie et l'Alliance française.....629, 661
X... — Note sur le nouveau paquebot des Messageries maritimes *le Portugal*..... 494

CARTES

Islande..... 163
Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis..... 158

Digitized by Google

TABLE MÉTHODIQUE

Généralités. — Appareils d'éclairage des côtes, 288.
Notes sur divers produits, 108, 240, 413, 537.
Le nouveau paquebot *le Portugal*, 494. — Transport par mer des viandes congelées, 179.
Expansion coloniale, 65.
Origines des peuples européens, 249.
Enseignement de la géographie, 129. — Collisions en mer et création de tribunaux maritimes internationaux, 313.
Sociétés de géographie : Boulogne-sur-Mer; concours pour 1887, 30. Tours; concours pour 1888, 658.
Congrès des sociétés savantes, 255. — Congrès du Havre, 286.
Expositions : Barcelone, 190; Toulouse, 127.
Nécrologie, 223, 564.
Bibliographie, 28, 95, 121, 189, 190, 319, 476, 477, 478, 508, 510, 553, 690.

Europe. — Population de l'empire d'Allemagne, 21. Canal maritime de la Baltique à la mer du Nord, 394, 500. Émigration allemande, 21. Colonies allemandes, 22. Les pionniers du commerce allemand et de l'industrie allemande, 329. — Iles Fœrö, 505. — Chantiers maritimes des Iles britanniques, 111. — Raisins de Corinthe, 318. — Islande, 112, 114, 161 (avec carte, p. 163), 193, 505. Vie de nos pêcheurs en Islande, 619. Gisement du spath d'Islande, 703. — Émigration italienne, 24, 318. — Travaux du port de Lisbonne, 233. — Commerce suédois au Maroc, 156.
Bibliographie : Allemagne, 189. Belgique, 477. Grèce, 445. Irlande, 348.

France. — Recensement de la population, 56. Étrangers en France, 154. — Excursion de la section du Sud-Ouest du Club alpin français au Pech-de-Beyre, 403. — Gisements de phosphate de la Somme, 110. — Mouvement des ports, 153. Étude sur un mode d'atterrissage à la sonde, en temps de brume, du pertuis d'Antioche et de l'entrée de la Gironde, 134. Pêche maritime, 151. Élevage des huîtres, 151. — Productions des vins, 19. — Commerce en 1886, 152. Commerce avec la Tunisie, 156. — Canal du Nord et canal du Midi, 500. — Chemins de fer en 1888, 154. Chemin de fer du Buisson à Saint-Denis, 271. Nouvelles lignes de la Compagnie des chemins de fer du Midi, 466. Chemins de fer des landes de la Gironde, 517. Projets de chemins de fer à travers les Pyrénées, 23. — Société d'encouragement pour le commerce français d'exportation, 693.
Ponts de Cubzac, 513. — Corse, 555.

Digitized by Google

Bibliographie, 126, 157, 446, 690, 702. — Bibliographie des colonies françaises en général, 62, 188, 626, 651.

Bordeaux, Garonne maritime et Gironde. — Mouvement commercial du port de Bordeaux; Observatoire astronomique de Bordeaux (voir la Table alphabétique). — Port de Bordeaux : mouvement, 153; statistique de l'importation des bois de construction, 30.

Garonne maritime et Gironde; sondages des pilotes, 32, 447. — Étude sur un mode d'atterrissage à la sonde, en temps de brume, du pertuis d'Antioche et de l'entrée de la Gironde, 134. — Tour de Cordouan, 42.

Bibliographie, 126.

Asie. — Arménie, 338. — Inde et ses routes, 345. — Navigabilité du haut Mékong, 542; cataractes de Khon, 642; traversée des rapides du haut Mékong, 670. Annam, 381; commerce européen dans l'Annam, 182, 540. Royaume du Cambodge, 97, 545, 583. Tonkin, 280; produits, 334; commerce, 315. — L'industrie, le commerce et l'agriculture en Perse, 1, 33.

Bibliographie : Chine, 349, 626. Inde, 350.

Afrique. — Canal de Suez, 155, 253. — Vigne en Tunisie, 253. Chemins de fer algériens et tunisiens, 276. Commerce de la France avec la Tunisie, 156. — Commerce suédois au Maroc, 156. — Câble télégraphique de la côte occidentale d'Afrique, 17. — Notes sur le Sénégal et le Soudan français, 597. Pêche de la morue au Sénégal, 201. Port de Dakar, 486. Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, 285, 449 (avec carte, p. 458), 481. Colonne du Haut-Fleuve, 25. Résultats géographiques de la septième campagne du Haut-Fleuve, 353, 529, 565. Soudan français, 143, 311, 397, 597, 615, 679. La seconde canonnière française sur le Niger, 379; canonnière française devant Tombouctou, 649, 680. — Madagascar, 340. Vigne à Madagascar, 290. — Voyage à l'île de la Réunion, 436. — Emin-Pacha et l'expédition Stanley, 225, 257.

Bibliographie : Généralités, 319, 653, 655. — Obock, 509. Sénégal, 61, 653. Soudan occidental et Soudan français, 650, 652. Tunisie, 189.

Algérie. — Population, 110. — L'Algérie et l'Alliance française, 629, 661. — Progrès de la culture de la vigne, 20. Phylloxera, 24. — Sud oranais, 243. — Chemins de fer algériens et tunisiens, 276. — Béni-Saf, 704.

Bibliographie, 189, 445, 702.

Amérique. — Navigabilité de la baie d'Hudson, 285. — Lignes transcontinentales de l'Amérique du Nord, 294, 321, 385, 417. — Chicago, 310; travaux d'amenée des eaux du lac Michigan à Chicago, 613. — Canal de Panama, 27, 112. — Voyage aux sources de l'Orénoque, 682. — Guyane française et relégation des récidivistes, 119. — Immigration au Brésil, 319. — Mouvement du port de Rio de Janeiro, 156. — Immigration dans la République Argentine, 27, 319.

Bibliographie : République Argentine, 124, 654. Brésil, 124. Puissance

Digitized by Google

du Canada, 349, 691. Chili, 125, 189. Colombie, 688. Équateur, 688. États-Unis, 691. — Mexique, 126, 478, 653. Pérou, 189.

Océanie. — Nouvelle-Galles du Sud, 234. — Ruches gigantesques construites par les abeilles noires sauvages de Tasmanie, 503.

Bibliographie : Malaisie, 29, 479.— Mélanésie, 701.— Po ynésie, 189, 480.

Digitized by Google

Digitized by Google

L'Industrie, le Commerce et l'Agriculture

EN PERSE

La Perse marche très lentement dans la voie du progrès, et sa situation reste, au point de vue commercial, ce qu'elle est depuis bien longtemps, stationnaire. Ses rapports internationaux et politiques sont généralement des rapports de bonne amitié avec toutes les puissances avec lesquelles elle a des traités de commerce. Avec la France elle a été large et nous jouissons dans ce pays du traitement de la nation la plus favorisée. Nos affaires d'exportation et d'importation avec l'Iran ne sont pas très considérables; nous venons troisièmes après l'Angleterre et la Russie. Cette dernière, vu sa proximité, est la mieux placée auprès de la cour impériale pour y exercer une haute influence, au grand bénéfice de ses intérêts industriels et commerciaux; ce qui n'est pas sans porter ombrage à l'Angleterre, qui voit d'un œil jaloux la haute prépondérance qu'exerce sa rivale en Extrême Orient, la Russie, sur la cour de Téhéran qui est à sa dévotion.

Cependant, la Perse vient de faire un pas en avant par la réorganisation de sa douane, qui, sur plusieurs points du territoire, fonctionne admirablement. Cela me permet de tracer plus exactement l'état de ses transactions commerciales.

Jusqu'à ce jour le service de la douane était fait par fermages et ceux qui en avaient la ferme étaient tout naturellement intéressés à ce que le produit en fût fictif, restât inconnu, pour en conserver plus longtemps le monopole. Le gouvernement était complètement ignorant de la façon dont on opérait. L'arbitraire était à l'état permanent, endémique, au grand préjudice du commerce exploité par cette administration hybride, sans honnêteté, qui n'avait qu'une seule préoccupation : emplir ses

Digitized by Google

caisses; indifférente à la grave responsabilité qu'elle faisait peser sur le gouvernement qui, lui-même, n'avait aucun point de repère pour s'éclairer sur les détestables agissements de ses fermiers infidèles.

Cependant, tout a une fin. Le gouvernement persan, pressé par le mauvais état de sa situation économique, a voulu se rendre compte, par lui-même, de ce que pouvaient produire les fermages de sa douane, comprenant, un peu tard, tout l'avantage qu'il retirerait de sa douane, si la perception des droits, sur les entrées et sorties, était faite par les soins du trésor lui-même. Pour obtenir un semblable résultat, il fallait marcher à pieds joints sur les anciens errements et faire table rase de tout ce qui existait; détruire pour édifier : toute une révolution! Aussi quelles ne furent pas les résistances, les oppositions de ceux qui avaient à celer la vérité, lorsque le gouvernement persan voulut faire les premiers pas dans la voie de la réforme! Il ne s'est pas découragé ni laissé intimider; il est allé de l'avant sur un terrain glissant, quelquefois mal secondé, mais enfin il a eu raison, par son opiniâtreté, du mauvais vouloir et de toutes les difficultés semées sur sa route par ceux qui s'opposaient à son œuvre de réforme, et les chiffres que je vous donne aujourd'hui sur les bureaux moyens des douanes de l'empire sont une preuve irréfutable de ce qui a été fait, ainsi qu'un encouragement pour ce qui reste à faire.

Pour avoir le produit général de la douane de l'Iran, il faudrait connaître le rendement des douanes Bouchir, et celui des bureaux de deuxième classe du Korassan pour l'Afghanistan et Askabad; Kerman pour le Belouchistan; Kermancha, Sineh pour la Mésopotamie et le Kurdistan turc, pour lesquels les statistiques de rendement ne sont établies que sur des données approximatives.

En jetant un coup d'œil rapide sur le produit effectué par les douanes de Bender-Abbas, Tauris et la Caspienne, on peut se rendre très aisément compte de ce que perdait le trésor, en affermant la douane 40,000,000 de krans, un des chiffres les plus élevés qu'aient atteints les fermages, lorsqu'en prenant

Digitized by Google

une moyenne calculée sur le rendement du bureau de Bender-Abbas, Tauris et la Caspienne, on obtient facilement 108,000,000 de krans pour les importations et 75,000,000 pour les exportations, soit une augmentation pour le trésor d'environ 320,000 tomans.

La différence qui existe entre l'importation et l'exportation est très sensible et ne doit pas laisser indifférent le gouvernement persan, car l'importation est bien supérieure au trafic de l'exportation (plusieurs dizaines de millions de krans). L'intérêt de la Perse veut qu'elle fasse un nouvel effort pour donner à son industrie et à son commerce intérieur, en souffrance, un développement de raison, utile, urgent, plus en rapport avec la somme de ses besoins et de ses demandes à l'étranger. Il est absolument nécessaire pour sa richesse que sa production se rapproche de bien près de sa consommation, si elle ne peut aller de pair avec elle.

Alors seulement il sera possible de suivre la Perse dans sa marche commerciale et industrielle et en réservant les chiffres maintenant indiqués, confrontés avec ceux de l'avenir, on pourra juger plus exactement des ressources de ce magnifique pays, d'une exubérante vitalité qui n'a besoin pour produire beaucoup que de quelques efforts dans la voie du progrès et des réformes. Nul doute que les hommes compétents qui sont à la tête de l'administration de la douane et que je ne nomme pas, de peur d'effaroucher leur modestie, ne mettent tout en œuvre pour réparer le passé qu'ils ont énergiquement déchiré et continuer, sans se rebuter, le pénible travail de réforme, dont ils ont assumé la lourde responsabilité. Si la tâche est ardue, elle offre comme résultat pour le trésor de l'Iran une rémunération, pour eux-mêmes une satisfaction, et pour le commerce extérieur qui sera mieux informé, un élément de sécurité et de garantie dans ses relations avec la Perse.

Tauris (Tébriz) est le grand centre du commerce de la Perse avec les pays étrangers. Ville de 150,000 habitants, bien située, agréable, climat sain; résidence du prince héritier auprès duquel la Russie, la France, l'Angleterre, l'empire otto-

Digitized by Google

man et tout dernièrement l'Allemagne et l'Italie ont accrédité des consuls et agents consulaires. Tauris, par sa proximité des frontières russe et ottomane, est un point central d'où partent des routes pour le Caucase, le Kurdistan, la Caspienne, Hamadan, Isphâan et la capitale. De nombreuses maisons de commerce russes, anglaises, italiennes, suisses, arméniennes, y ont des comptoirs et ce n'est que par les agents de deuxième main que les produits français trouvent écoulement. Nous aurions donc intérêt à avoir à Tauris des représentants. Lyon, Marseille, Bordeaux, Rouen, Nancy trouveraient, sur cette place, un écoulement rémunérateur de leurs produits; de même l'article de Paris et la bimbeloterie, armes de luxe, etc., etc., les cristaux, la porcelaine et les faïences de Montereau. Autrefois l'importance de Tauris était beaucoup plus considérable; cette ville a besoin d'un nouvel entraînement, d'une ligne de chemin de fer (projet Boital) la reliant avec Bagdad par le Kurdistan. Il est utile que des tentatives intelligentes soient faites. Notre ministre du commerce devrait au préalable demander à notre consul, M. Bernay, des échantillons des produits les plus en vogue, d'un écoulement facile, et en donner avis aux industriels de notre pays, les plus particulièrement intéressés, en faisant soutenir par notre agent à Téhéran le projet de construction d'une voie ferrée, de Tauris à Bagdad, dû à notre compatriote M. l'ingénieur Boital; ce projet est à l'étude et ne demande, pour être mené à bien, que d'être soutenu virilement par le représentant de la France auprès de la cour du Padischah.

La douane de Tauris, 1884-1885 (20 mars), a importé 110,526 1/2 colis de marchandises, estimés valeur approximative à 4,534,089 tomans [1] et exporté 91,529 colis estimés aussi approximativement 1,065,241 tomans. Depuis peu la Russie a supprimé le transit entre le Caucase et la Perse, ce qui fait que Tauris profite largement de cette suppression, le transit s'effectuant maintenant par Trébizonde, Erzeroum,

[1] Le toman = environ 8 fr. 75, selon le change, car dans les cours il y a variation.

Digitized by Google

Koï et Tauris; aussi le bureau des douanes de cette ville est-il appelé à un rendement très supérieur à celui des années précédentes.

Les douanes de la mer Caspienne, Recht-Mechtizar, Bendéry ont eu, pendant la même période, un mouvement d'importation de 250,051 colis d'une valeur de 4,291,850 tomans: sucre 2,225,126 tomans; cotonnades 1,293,625 tomans; le reste se compose de soies, conserves alimentaires, vin, cognac, etc. Le même bureau a exporté 326,353 colis d'une valeur d'environ 2,916,379 tomans: coton brut, soie grège, laine en vrac, raisins secs, bois de noyer, tapis, etc., etc.

Ce qui fait l'augmentation de la douane de Tauris, fait par conséquent la diminution de recette de ces trois bureaux; le transit par le Caucase étant aboli, les douanes de la Caspienne qui offraient au nord et au nord-ouest de la Perse un trafic prompt, facile par voie de mer, qui rapprochait les distances, doivent naturellement éprouver par ce fait une moins-value considérable.

Bender-Abbas, sur le golfe Persique, port de mer facile, plus que Bender-Bouchire où les bâtiments sont moins en sûreté, jusqu'à la construction du port; escale de trois compagnies à vapeur; entre autres celle de Mesnier et Ce, de Marseille, agent Chapuis. Cette place a importé — même période — 103,228 colis de marchandises, d'une valeur approximative de 2,027,941 tomans: sucre non raffiné, 1,000 tomans; le reste réparti entre divers. L'exportation par Bender-Abbas a été de 88,982 colis, valeur d'environ 1,283,530 tomans. L'opium, les raisins, les fruits secs et les tapis y sont pour une large part.

Le gouvernement persan fait percevoir par ses agents de douane, sur tous les points où ils sont établis, un droit de 5 0/0 sur toutes les marchandises importées ou exportées venant de l'étranger et de 3 0/0 sur les produits indigènes.

Les monnaies étrangères n'ont point cours sur les marchés de l'Iran. L'impérial russe, le rouble argent, le louis d'or français, la roupie de l'Inde sont quelquefois acceptés, mais avec

Digitized by Google

un agio considérable. La valeur monétaire indigène se décompose ainsi : le toman or vaut dix krans argent; le kran se divise en 1/2 et 1/4 de kran en argent; la monnaie divisionnaire ou de cuivre en chais : vingt chais font un kran. Cette monnaie et sa division existent depuis un temps très ancien, mais elle a subi de grandes variations dans sa valeur intrinsèque et a souvent éprouvé des dépréciations très considérables. Ainsi, en 1860, le toman or était changé au cours de 12 francs; en 1870, 11 fr. 50; en 1874, 11 francs. En 1880, le kran ne valait plus qu'un franc, soit 10 krans pour un toman, mais il n'est pas resté longtemps à ce change; aujourd'hui, le kran perd au change, ce qui est fabuleux, 32 0/0 de sa valeur effective, sans que l'on puisse fixer d'une façon certaine le terme de ces fluctuations qui ne sont pas sans avoir un contre-coup sérieux sur la marche des transactions courantes. Cette moins-value des espèces en Perse s'explique d'une façon toute naturelle; la faute en est au gouvernement seul qui n'exerce pas avec assez de vigilance une surveillance attentive sur les opérations de la fabrication monétaire; l'outillage étant défectueux, le personnel n'étant pas toujours honnête, il y a du déficit augmenté par le gouvernement qui a diminué le titre de la monnaie courante. A cela le gouvernement est en droit de répondre que lorsqu'il a pris cette décision, la monnaie avait depuis longtemps perdu de sa valeur primitive.

Il y aussi une raison qui n'est pas sans avoir quelque importance. C'est qu'autrefois les gouverneurs de l'empire étaient autorisés à battre monnaie et qu'il n'a pas été possible à une vérification, qui a été faite en 1875, d'établir l'existence d'un étalon unique pour toutes les provinces. Le titre de la monnaie de chacune d'elles diffère sensiblement de celui émis à la Monnaie de Téhéran et, entre eux, il n'y en a pas un seul qui ne diffère très sensiblement. Aussi la valeur intrinsèque du numéraire en cours est illusoire; le change fantaisiste du jour, qui n'est même pas assuré d'être celui de demain, quoique le schah, après un changement radical dans la fabrication de la monnaie, se soit réservé pour lui seul le droit de la frapper, se fonde sur

Digitized by Google

ce que le numéraire en circulation n'a pas la valeur qu'il devrait réellement avoir et qu'exige toute opération de change avec l'étranger. Les fabricants de fausse monnaie ont beau jeu dans ce pays où il n'existe aucun contrôle sérieux; ce qui, dans les fluctuations de la valeur du numéraire, est un grave élément de dépréciation.

Le commerce intérieur et le commerce extérieur ont un intérêt primordial à ce que cette situation financière ne laisse pas indifférents les chargés d'affaires des puissances européennes qui sont accrédités auprès du gouvernement persan. Une démarche collective, respectueusement ferme auprès de Sa Majesté, dans le sens d'une réforme monétaire, serait pour le pays un immense bienfait, et la France, qui a toujours l'honneur des grandes initiatives, ferait œuvre méritoire, utile pour son commerce, si le ministre français des affaires étrangères donnait à son ministre à Téhéran l'ordre d'étudier la question, de la soulever auprès de ses collègues et de la résoudre collectivement de la façon la plus pratique, la plus économique au profit des intérêts nombreux qui en dépendent. C'est une simple indication que je prends la liberté de soulever et qui, je crois, a une très grande importance au moment où nous cherchons à donner en Asie à notre industrie nationale un essor qu'elle mérite à plus d'un titre, et qu'elle est en droit d'espérer productif et rémunérateur dans un prochain avenir, si elle est vraiment soutenue par l'autorité puissante de notre gouvernement. En nous dirigeant vers nos colonies indo-chinoises, nous pouvons faire escale en Perse, car de grands débouchés nous sont ouverts où nous pouvons avoir de très réels profits, sans être astreints aux épreuves de l'inconnu, surtout si nos agents informent et renseignent exactement le commerce et l'industrie français sur les productions et les besoins des pays de l'Iran.

A proprement parler, il n'y a pas de banquiers en Perse; les opérations et le change avec l'étranger se font par l'entremise de courtiers avec les commerçants qui ont avec l'Europe des relations, et, pour les besoins journaliers courants, le change de la monnaie s'effectue par les soins de sérafs, individus très

Digitized by Google

ordinairement usuriers, qui, installés dans les bazars, au coin des principales rues, changent au public sa monnaie d'or et d'argent et prêtent en même temps, à gros intérêts, au petit commerce et aux employés besogneux.

Maintenant, il n'est pas sans utilité d'avoir une notion exacte des poids et mesures usités sur les principaux marchés de la Perse et qui font autorité dans le reste de l'empire. Le *batman Tauris* se divise en quatre parties; chaque partie, ou *ciar-iek,* ayant exactement le poids réel d'un quart des autres parties. Le ciar-iek, à son tour, se divise en 10 *sir* et le sir en 16 *mescales*. Le mescale lui-même se divise en unités infinitésimales, pour le détail des métaux précieux, perles, diamants, médicaments, produits chimiques, etc., etc.

Avec 100 batmans Tébriz on a un calvar. Dans certaines localités du Kurdistan, du Louristan, etc., etc., il est en usage un autre *batman* double et quadruple de celui de Tauris; l'un, le batman schiâ, l'autre, le batman rëis.

L'*archine* sert de base aux mesures de longueur en Perse = 1 mètre 4 centimètres. — Elle a pour division la demi-archine et le qûart ou *cérec,* qui lui-même se divise en quatre *ghère* ou en *demi-ghère*. Il y a des subdivisions, mais elles ne sont pas usuelles.

En Perse la monnaie, les poids et mesures sont d'une pratique très facile pour l'étranger.

Je ne reviendrai pas sur les communications commerciales, sur lesquelles je vous ai renseignés très longuement dans une de mes précédentes notes (1), mais n'est-il pas surprenant, et cela mérite quelques réflexions et peut-être une étude très attentive de nos agents politiques sur la marche en avant des Russes en Asie, de voir cesser brusquement, d'une façon bien inattendue, le transit important qui existait entre la Russie et la Perse, et cela au moment même où la Russie poussait très activement la

(1) Voir, dans le *Bulletin* du 4 mai 1885, page 257, l'article de M. de Fournoux intitulé : *Le commerce de la Perse avec l'Europe*. Voir aussi, dans le *Bulletin* du 5 janvier 1885, page 1, un autre article du même auteur : *Situation maritime et commerciale du golfe Persique*.

Digitized by Google

construction de son chemin de fer Poti-Tiflis-Bakou en communication avec Recht?

Si la Perse veut absolument être libre de toutes attaches, si son gouvernement a seulement en vue le bien des populations, la richesse du pays et du trésor, si elle veut s'affranchir d'un transit toujours onéreux et soumis à des fluctuations politiques intéressées, elle n'a qu'une seule chose à envisager : l'ouverture d'une excellente route carrossable de sa capitale au *Karoun* sur le Chat-el-Arab, aboutissant à Schouster, pour atteindre Mohamera par voie fluviale; là est la véritable économie pour son agriculture, son commerce et son industrie. Le gouvernement français doit, de son côté, soutenir énergiquement et exciter avec intelligence le gouvernement persan à ouvrir le chemin de communication qui mettrait la Perse en relations directes avec Marseille et la soustrairait à l'avidité des marchands allemands qui déjà inondent le marché.

Gare à nos sucres... et ce n'est pas petite affaire!

Il y a de nombreux projets de chemins de fer; leur exécution serait une très belle chose, mais la Perse ne me semble pas encore prête; son courant de civilisation n'est pas assez étendu, ses moyens ne sont pas assez condensés pour lui permettre l'entreprise de travaux aussi considérables. Elle trouverait, d'ailleurs, contre eux une hostilité qui ne serait pas sans dangers pour leur avenir en la personne de son clergé, hostile à tous projets de civilisation; hostilité qui ne disparaîtra qu'avec le temps, lorsque le frottement de la Perse avec les autres nations lui permettra de disposer de ses destinées.

L'industrie persane a une quantité d'articles variés et courants qu'elle consomme sur place : étoffes unies, rayées, soie, laine, coton. Quelques-uns de ces articles sont recherchés en Russie, mais l'infériorité de la fabrication ne permettrait pas un écoulement régulier et considérable sur le marché européen; et cependant, malgré l'infériorité de fabrication et d'outillage, les prix en sont assez élevés; la main-d'œuvre est néanmoins relativement très minime.

En Perse, toute fabrication est manuelle; les moteurs sont

Digitized by Google

à peu près inconnus; des moulins à moudre très primitifs et des moulins à taner emploient cependant une espèce de roue, à axe vertical, plongée dans un courant d'eau élevé qui la fait mouvoir et qui n'est pas sans quelque analogie avec les turbines, les roues de nos anciens moulins à farine. Pas même de notions sur le plus simple de nos blutoirs; un tamis à main, tressé très irrégulièrement, sert à la séparation du blé d'avec le son. Ceci pourtant est à remarquer : C'est bien avant que nous-mêmes, Européens, ayons mis en usage la force hydraulique que la Perse avait ses moulins souterrains, mus par la roue dont je viens d'indiquer plus haut la structure.

La coopération entre ouvriers n'existe pas en Perse, parce qu'il n'y a pas de corporations ouvrières; l'aide, la protection, le secours entre travailleurs sont inconnus; aucune idée d'économie sur le travail, sur sa valeur, ses exigences et ses droits; de véritables machines chauffées qui marchent sans la moindre conscience de leur force et de leur valeur.

Le Persan est fileur, teinturier, tailleur, cordonnier, serviteur ou cuisinier. Il n'a pas, sauf des exceptions très limitées, d'endroit proprement dit « *atelier* » pour travailler. C'est dans sa maison, au milieu d'une quantité innombrable de marmots, souvent entouré de bétail, poules, moutons, etc., etc., qu'il se livre à ses occupations journalières, pour les travaux les plus riches comme pour ceux d'une conception plus élémentaire. Et si l'ouvrage exige, par ses dimensions, un espace plus considérable, c'est sous la tente ou en plein air que l'ouvrier persan travaille. Il est généralement accroupi, indolent, et n'oublie pas, d'heure en heure, de humer son indispensable kalian — pipe à eau — ce qui n'est pas, à la fin de la journée, sans lui enlever une somme de travail relativement énorme. L'ouvrier persan est très pauvre; il ne travaille qu'à forfait, sur ordre, et exige toujours une avance sur le prix convenu, proportionnellement à l'importance du travail, soit pour se procurer les matières premières, soit pour faire vivre sa famille. La liberté du travail est complète; à sa fantaisie l'artisan se livre à ses travaux, et le forcer à travailler, si cela lui déplaît, serait une tentative

Digitized by Google

inopportune et vaine; il a la faculté de se reposer le vendredi (repos musulman) et dans quelques autres circonstances solennelles, mais de sa propre volonté. Le gouvernement n'intervient en aucune façon; sous ce rapport, la liberté est pleine et entière. L'ouvrier persan est dur à la fatigue, robuste de corps et de santé, quelquefois anémique cependant, et d'une sobriété exemplaire, vivant de peu et admirablement bien, dans sa misère.

Le gouvernement a un arsenal où il a installé un certain nombre de machines. Mis en contact avec elles, l'ouvrier persan n'a pas eu d'hésitation et il est bientôt arrivé à s'en servir avec autant de facilité et d'adresse et une somme d'intelligence tout aussi grande que celle qu'on exige de la part du mécanicien européen. Cependant, l'ouvrier persan n'a pas la moindre notion en mécanique; nouvelle preuve de tout ce que l'on pourrait retirer, avec quelques efforts, de gens aussi bien doués.

La main-d'œuvre n'est pas chère; j'ai déjà eu occasion de le dire, et le salaire de l'ouvrier varie entre 1 kran, 2 krans 1/2 et 3 krans; c'est le maximum des tarifs.

C'est un très grand objet de luxe, pour un Européen, que la possession d'un tapis persan; en Iran, c'est un objet indispensable, car sur ce tapis le Persan prie, négoce, mange, s'amuse et dort. Sans un tapis, la qualité serait-elle des plus médiocres, la vie d'un Persan serait impossible. Aussi, dans toutes les contrée de la Perse, travaille-t-on le tapis avec goût, plaisir et quelquefois avec art. Chaque maison a son métier; c'est la broderie des femmes persanes, de celles même des classes les plus élevées, et vraiment c'est un plaisir que de voir courir les petits doigts effilés de ces belles filles de l'Asie, lançant avec adresse et avec une désinvolture gracieuse la trame soyeuse sur des chaînes grossières de ces riches tapis du Kurdistan et du Faraan. Quelle couleur! quels dessins excentriques, surtout ceux du Kurdistan, très petits mais fort beaux, malheureusement à des prix insensés...; il faut être un nabab pour se les procurer. Ceux du Korassan sont bien inférieurs, et les teintures

Digitized by Google

minérales employées généralement dans cette province, quoique de couleurs plus voyantes, ne résistent pas à l'action du temps et se détériorent très promptement. Ce sont aussi les moins estimés et les moins chers ; sur ordre ferme, l'on peut se procurer des tapis de toutes dimensions, avec des dessins au choix. Pour un tapis de 6 mètres de long sur 3 mètres de large il faut six mois de travail, car ce n'est pas la seule occupation de la tisseuse. Un bon tapis de grandeur moyenne vaut environ de 18 à 25 krans le mètre. Ceux du Korassan s'obtiennent facilement au prix de 10 à 12 krans. Les prix des tapis sont cotés en raison des dimensions. Pour ceux du Kurdistan, du plus petit au plus grand, les prix varient entre 300 et 3,000 francs et plus. Comme aperçu, un tapis de cette province, de 2 mètres de long sur 1 mètre 1/4 de large, est payé facilement entre 250 et 500 francs. Il faut dire que quelquefois un de ces mignons, mais coûteux tapis, est le travail de toute une année. C'est, au reste, un des articles les plus considérables de l'exportation. Dans cette dernière période il est passé par la seule douane de Tauris — celle de Kermanchâ est plus importante sous ce rapport — 8,790 colis de tapis. La maison Ziégler (suisse) de Manchester a pour ce commerce des agents à Téhéran, Tauris, Isphâan. Dans cette dernière place, de même qu'à Hamadan, on fabrique de fort beaux feutres, qui sont aussi d'un emploi très élégant et moins coûteux que les tapis.

Puis viennent les schals splendides et si justement renommés de Kerman et de Meched, dont l'exportation, en Europe, est fort limitée à cause de leurs prix excessifs, car la main-d'œuvre très primitive revient fort cher. Ils ont environ 3 mètres de longueur, 1 m. 1/4 de large ; leur valeur est 150, 200 et 300 francs.

Les étoffes de soie de Méched, Cachan et Ised sont renommées ; les couleurs sont vives, belles et ne changent pas au lavage qui a le merveilleux effet d'embellir l'étoffe. Leurs dimensions sont variées à l'infini. Ised fabrique plus spécialement les petites dimensions. Comme les prix en sont élevés, la fabrique de Lyon se procurant des échantillons pourrait très

Digitized by Google

bien fabriquer cet article qui est d'une consommation importante et en trouverait, avec des prix plus doux, un écoulement assuré et considérable. La Russie exporte pour un certain chiffre de ces étoffes de soie. A Ised, on fabrique une étoffe à palmes, très colorée, appelée *Tirmeh-Nemà*, qui sert à des vêtements d'intérieur pour hommes et femmes, avec laquelle on confectionne des robes de chambre très élégantes au prix de 70, 80 et 100 francs; on peut acheter des pièces de 6 à 8 mètres. Travail très soigné, bien fait et d'un joli effet.

Kerman fabrique des schals unis blancs, exportés principalement en Angleterre à des prix variant entre 3 et 6 tomans la pièce de 4 à 6 mètres. Pour 20 francs, on en a de qualité inférieure. Ils sont très beaux, se lavent parfaitement et sont très solides. Le commerce d'exportation aurait intérêt à tenter un essai de cet article. De la même étoffe on fait de très jolis tapis de table. Les Persans en font des portières. En Europe, l'on pourrait s'en servir comme tentures. Il y en a à fond rouge, d'autres sont tout blancs, d'une blancheur éclatante.

La production de la soie est fort considérable en Perse; le Ghilan, le Mazenderan et le Korassan sont les provinces qui s'en occupent le plus; cependant, en Perse, la qualité de la soie est inférieure, la filature est généralement mauvaise. Elle est employée cependant en Europe. Cette industrie, par suite de la maladie du ver à soie, a éprouvé quelques dommages; elle commence à se relever. Si le cocon manque dans la province, tout fait défaut; c'est la misère dans toutes les maisons. Il est très curieux de voir les moyens de production: pas de magnanerie, aucun établissement affecté spécialement à l'élevage du ver à soie, un plancher léger, tissé en branches minces des arbres de la forêt; une natte en paille fine recouvre ce plancher improvisé, supporté par des piquets posés de distance en distance sous les arbres des massifs de mûriers. Là, en plein air, librement, le ver éclot, se meut, travaille; le producteur n'a d'autre souci que de l'entretenir d'une provision de feuilles et de la renouveler chaque jour. Le ver mange, dort à sa guise, et lorsque le moment de son travail est arrivé, il choisit l'endroit qui lui

Digitized by Google

paraît le plus propice pour sortir de son enveloppe et opérer. Quand le cocon paraît arrivé à terme, l'éleveur recueille lui-même la soie pour son compte ou pour celui d'intermédiaires auxquels il s'est engagé à la livrer.

Il est vraiment extraordinaire d'entendre vanter l'antique splendeur de la Perse, lorsque le voyageur voit partout, dans chaque province, de vastes déserts incultes et inhabités. Cependant, là où il y a culture et travail, sur ce vaste territoire, on est surpris de l'exubérance de vie de cette terre qui, pour produire, n'a besoin que d'être remuée, et l'on comprend facilement alors que la richesse passée de l'Iran était réellement celle qu'on a décrite. Le climat de l'Iran, sa fertilité, la richesse de sa végétation, la variété de ses produits en font un pays supérieurement doué. La main de l'homme, quelques gouttes d'eau, une bouffée de vent, et on voit sortir de cette terre à peine remuée des graminées abondantes, des fruits en quantité, des fleurs rares et odorantes.

Les moyens de culture sont presque insignifiants, le travail est indolent, presque nul; une petite charrue en bois, sans soc, un seul couteau de fer, à peine tranchant, remuant de deux centimètres la terre, et cela pour que la semence lève, grandisse et germe abondamment. Des arroyos bien aménagés viennent puissamment en aide à l'agriculture, et la terre ainsi traitée donne des rendements extraordinaires en grains, riz, orge, maïs, haricots, lentilles, pois, fèves, opium, coton, tabac, indigo, safran, canne à sucre, lin, etc., etc.

Parmi les produits agricoles qui, sur le marché de l'exportation ont une préférence assignée, l'*opium* marche premier, mais l'acheteur doit être très méfiant et s'adresser directement au producteur s'il ne veut pas être trompé par les intermédiaires. Les deux batmans de Tébriz, opium de Kermancha qualité supérieure, valent de 150 à 180 francs, par cousse de 20 batmans. Le Persan fait usage d'opium, employé à tout propos, par les praticiens indigènes et dans toutes les maladies. L'Angleterre y fait grand trafic d'opium, qu'elle dirige aux Indes et en Chine.

Digitized by Google

Les fruits sont aussi un article d'exportation recherché principalement par la Russie et l'Allemagne du Nord. De qualité supérieure, bien mûrs, très abondants, ils sont estimés dans ces pays qui en sont généralement privés. J'ai compté jusqu'à soixante-treize sortes d'abricots. Assurément un hectare d'abricots rend dix fois plus que ce que produirait pareille étendue dans notre Limagne d'Auvergne. Un verger de cette contenance, en plein rapport, serait à peine loué 100 à 150 francs. Les confiseurs de Clermont-Ferrand, avec des frais minimes d'établissement, pourraient introduire en Perse leur industrie de fruits glacés dont ils trouveraient un écoulement productif et certain non seulement sur place, mais encore à Moscou, Pétersbourg et aux Indes. L'abricot de Perse, comme l'est aussi la pêche, est savoureux, parfumé, exquis; la consommation en est énorme, comme elle l'est aussi pour les autres fruits. L'indigène pauvre ou riche en fait sa nourriture ordinaire. La Perse récolte des fruits succulents d'arbres qui nous sont inconnus et qui s'acclimateraient parfaitement dans certaines provinces de France. Melons, pêches, poires, abricots, raisins, etc., etc., se vendent hiver et été de 90 centimes à un franc le batman Tébriz; c'est à n'y pas croire. Les oranges, citrons, sont assez chers, ce sont des fruits qui demandent des soins. L'oranger vient très bien; mais les produits en sont inférieurs, car il est mal cultivé.

Le raisin est très abondant, excellent à manger, et comprend des variétés infinies; il s'exporte en grande quantité en Russie, frais ou sec; ce commerce se fait par l'entremise de négociants arméniens. Kamse, Maragah, Ourmi, Hamadan, Sineh, Chiraz, produisent des qualités de premier choix; le vin que l'on fait est excellent, mais très mal travaillé, et par suite n'est pas de conserve. Cent batmans de raisin dans ces contrées se paient environ 40 à 50 francs.

Il n'y a pas à proprement parler de fabrique de vin en Perse, car le Koran ne permet le vin aux Musulmans que comme médicament; encore doit-il être blanc. Les Européens, les Arméniens, les Juifs qui ne reconnaissent pas ces préceptes de tempérance ne se privent pas du pressoir, mais leur vin est

Digitized by Google

généralement défectueux et ne se conserve pas, car ils ignorent l'art de la vinification. Ce n'est peut-être pas un mal; ils en abuseraient et, sous pareille latitude, cet abus serait malsain.

Est-ce que Bordeaux qui achète en Grèce, en Espagne, en Italie, n'aurait pas à se préoccuper, pour son grand profit, de ce marché nouveau qui ne demande qu'à être bien exploité? Et la viticulture de France ne pourrait-elle pas puiser largement en Perse la transformation de son cépage? C'est une simple indication que je formule, laissant aux hommes compétents le soin de l'apprécier.

Au point de vue de la culture, la vigne en Perse est presque abandonnée. A peine taillée et binée une ou deux fois par an, livrée à sa nature, elle grimpe à des hauteurs étonnantes et par ses replis tortueux forme des treillages bizarres et fort pittoresques. Ici la vigne est indemne du phylloxera. Que n'avons-nous des vignerons girondins ou bourguignons : nous serions certains de boire un excellent vin de crû et de bonne garde.

Les douanes de la mer Caspienne ont exporté l'an passé pour six millions de prunes, raisins frais ou secs.

De très grandes quantités de tabac, Tombacki de Chiraz, le plus estimé, sont exportées en Turquie, au prix de 3 à 5 krans le batman Tébriz. En Perse, jeunes filles et garçons, femmes, hommes riches ou pauvres, fument le kalian, à l'exception du Kurde qui fume de préférence le tchibouk, longue pipe bourrée de tabac de la province du Kurdistan. Votre serviteur a été lui-même entraîné à cet usage et le matin, au lever, il trouve la coutume excellente pour les voies respiratoires, très souvent encombrées dans ce pays à température élevée.

Un jour viendra où la Perse, suivant l'impulsion donnée à tous les peuples bien en position de produire, mise par un réseau de communications bien compris en rapports plus directs avec le producteur ou l'acheteur étranger, devra songer sérieusement au développement de son commerce d'exportation qui est de beaucoup inférieur à celui de ses importations. Pour établir l'équilibre, outre une administration générale mieux

Digitized by Google

ordonnée, elle devra songer à la grande culture du coton, de l'indigo, du café et de la canne à sucre. Aux portes de l'Europe, elle a un écoulement certain, assuré, de ces produits qui viendraient enrichir son marché; et son agriculture, qui n'aurait que quelques efforts à faire tant sous le rapport du travail que sous celui de l'outillage, trouverait à cette transformation des ressources inépuisables de richesse et de bien-être.

(A suivre). Dr DE FOURNOUX.

LE CABLE TÉLÉGRAPHIQUE

de la côte occidentale d'Afrique.

Ainsi que notre *Bulletin* l'a précédemment fait connaître à plusieurs reprises, en suivant de près les événements, diverses sections du câble télégraphique destiné à relier l'Europe et la côte occidentale d'Afrique ont été successivement ouvertes à l'exploitation depuis la fin de l'année 1883. Le câble de Cadix à Ténériffe (îles Canaries) a été d'abord livré à l'exploitation en décembre 1883; un an après, presque jour par jour, le câble de Ténériffe à Saint-Louis du Sénégal était livré, en décembre 1884; un an encore et une nouvelle section était achevée, en décembre 1885, celle de Saint-Louis à Dakar et de Dakar à Konakry (presqu'île Toumbo, en face des îles de Los), avec embranchements sur Porto-Praya (île de San-Thiago, dans l'archipel du Cap Vert) et sur Boulam (à l'entrée du Rio Grande) et Bissao (à l'entrée du Rio Géba). — (Voir le *Bulletin* de la Société de géographie commerciale de Bordeaux, année 1883, pages 429, 527, 726; année 1885, pages 87, 687; année 1886, page 122.)

Depuis le 29 septembre 1886, le câble prolongé par la compagnie anglaise *West african Telegraph,* en vertu de contrats conclus avec la France, le Portugal et l'Angleterre, a atteint Saint-Paul-de-Loanda. A partir du milieu d'octobre 1886, les

Digitized by Google

stations du câble télégraphique qui part de Cadix, ouvertes au trafic, étaient :

Ténériffe (à l'Espagne);
Saint-Louis (à la France);
Dakar (à la France);
Bathurst (Gambie anglaise);
Bissao (au Portugal);
Boulam (au Portugal);
Konakry (à la France);
Sierra-Leone (à l'Angleterre);
Grand-Bassam (à la France);
Accra (à l'Angleterre);
Porto-Novo, par Kotonou (à la France);
Ile du Prince (au Portugal);
Ile Saint-Thomas (au Portugal);
Le Gabon (à la France);
Saint-Paul-de-Loanda (au Portugal).

Ce sont des Anglais qui ont construit le câble, qui l'ont posé et qui l'exploitent.

De son côté, Lisbonne est également reliée à ce câble par l'intermédiaire du câble télégraphique jeté entre Lisbonne et le Brésil. Ce câble passe en effet par l'île de Saint-Vincent (archipel du Cap Vert). Saint-Vincent a été rattachée par un embranchement à l'île de San-Thiago (même archipel) et San-Thiago à la section de Dakar à Konakry, en 1885. — A ce propos la *Revue du Portugal et de ses colonies,* du mois d'octobre 1886, remarquait, non sans malice, que l'état libre du Congo, fondé avec tant de fracas et si dédaigneux du Portugal, envoyait humblement ses dépêches par les paquebots qui vont à Loanda.

Dans un an, le câble de l'Afrique occidentale, qui se prolonge aujourd'hui jusqu'à Saint-Paul-de-Loanda, aura probablement atteint le cap de Bonne-Espérance, en passant par la possession portugaise de Mossamédès.

C'est ainsi que les câbles télégraphiques auront achevé leur circuit autour de l'Afrique. On sait en effet que le Cap est relié

Digitized by Google

à Aden par un câble qui touche à Port-Natal, à Lourenço-Marquès, à Mozambique et à Zanzibar. D'Aden, les communications télégraphiques se continuent d'un côté sur Bombay, de l'autre sur Suez, Alexandrie et Marseille.

J. GEBELIN.

NOTES GÉOGRAPHIQUES

Production des vins en France en 1886. — Le ministre des finances vient, comme chaque année, de publier, d'après les relevés qui lui sont fournis par l'administration des contributions indirectes, l'évaluation des récoltes dans chaque département. Voici pour l'ensemble de cette évaluation :

La récolte des vins de l'année 1886 s'élève au chiffre de 25 millions 63,345 hectolitres. Indiquons, pour fournir une image, que pour contenir cette récolte, il faudrait un bassin de 256 hectares (soit vingt-cinq fois et demie la superficie du bassin à flot de Bordeaux) et de un mètre de profondeur.

La récolte de 1886 est ainsi en diminution de 3 millions 472,806 hectolitres sur celle de 1885, et d'environ 11 millions 1/2 sur la moyenne des dix dernières années, laquelle, ne comprenant plus la production exceptionnelle de l'année 1875 (83 millions 800,000 hectolitres), n'atteint plus que 36 millions 679,000 hectolitres, ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessous :

Récolte	1876...	41,847,000 hect.	Récolte	1881...	34,139,000 hect.
—	1877...	56,405,000 —	—	1882...	30,886,000 —
—	1878...	48,729,000 —	—	1883...	36,029,000 —
—	1879...	25,770,000 —	—	1884...	34,781,000 —
—	1880...	29,667,000 —	—	1885...	28,536,000 —

Les perturbations atmosphériques qui ont signalé en 1886 les périodes de la floraison et de la maturation du raison ont puissamment contribué, dit le rédacteur officiel, au résultat que nous venons de faire connaître. Sur presque tous les points on a constaté les funestes effets des pluies, de la gelée et de la grêle. Seule, la région du Midi a été épargnée.

En résumé, le déficit constaté dans le rendement de la récolte des vins s'applique à quarante-huit départements.

Les causes de diminution qui viennent d'être indiquées ont été accentuées par le développement continu de deux fléaux qui depuis longtemps ravagent nos vignobles : le phylloxera et le mildew. Cette dernière maladie tend surtout à se propager rapidement. Elle s'est présentée en 1886 sous deux formes différentes : le mildew proprement dit, qui s'attaque à la feuille, et

Digitized by Google

le peronospora, qui atteint les grains, les dessèche et les réduit en poussière.

La qualité des vins est généralement médiocre, leur richesse alcoolique est faible. Les viticulteurs ont cherché à remédier à ces inconvénients en pratiquant dans une très large mesure les opérations de sucrage. Les quantités de sucre déclarées pour le sucrage qui, pendant les dix premiers mois de 1885, n'avaient été que de 6 millions 31,000 kilogrammes, atteignaient, à la fin d'octobre 1886, le chiffre de 27 millions 410,000 kilogrammes.

En présence de l'insuffisance de la récolte, on a dû recourir, plus largement que par le passé, aux vins étrangers. Pendant les onze premiers mois de l'année 1886, le chiffre des importations s'est élevé de 6 millions 831,000 hectolitres (résultats de 1885) à 9 millions 438,000 hectolitres, soit une augmentation de 2 millions 607,000 hectolitres. Dans ce chiffre de 9 millions 438,000 hectolitres, les vins d'Espagne figurent pour 5 millions 187,000 hectolitres et les vins d'Italie pour 1 million 697,000 hectolitres.

Un autre appoint important a été également apporté par la fabrication des vins obtenus par addition d'eau sucrée sur les marcs et des vins de raisins secs. L'ensemble de cette fabrication s'est élevé en 1886 à 5 millions 500,000 hectolitres, savoir : vins de marcs, 2 millions 688,000 hectolitres; vins de raisins secs, 2 millions 812,000 hectolitres.

On constate de nouveaux progrès dans la culture de la vigne en Algérie; l'augmentation est de 550,984 hectolitres sur le chiffre des quantités récoltées, et de 9,256 hectares dans la superficie des terrains complantés. La production totale a été cette année de 1 million 569,284 hectolitres, savoir :

Province d'Alger.....	24,422 hectares	624,347 hectol.
— de Constantine...	19,130 —	385,556 —
— d'Oran.....	26,114 —	559,381 —
Total.....	69,666 hectares	1,569,284 hectol.

Pendant les onze premiers mois de 1886, l'Algérie a envoyé en France 398,000 hectolitres de vin.

Si nous considérons spécialement le département de la Gironde, la production dans ce département a été de 1 million 108,685 hectolitres, en augmentation, par suite, de 32,629 hectolitres sur celle de 1885. Nombre d'hectares plantés en vignes : 141,897, contre 139,457 en 1885. Rappelons que la production annuelle de la Gironde a été la suivante depuis 1875 :

En 1875.....	5,279,410 hect.	En 1881.....	1,276,000 hect.
1876.....	1,961,045 —	1882.....	1,114,000 —
1877.....	3,511,094 —	1883.....	1,867,559 —
1878.....	2,210,114 —	1884.....	1,338,183 —
1879.....	1,567,506 —	1885.....	1,076,056 —
1880.....	1,660,235 —		

(Extrait de la *Gironde* du 29 décembre 1886.)

Digitized by Google

Émigration allemande. — Le nombre total des émigrants de l'Allemagne, depuis l'année 1820 environ jusqu'à l'année 1885, peut être évalué à 4,500,000, dont 3,600,000 sont allés aux Etats-Unis.

On a compté en 1885 environ 110,000 émigrants allemands, dont une centaine de mille à destination des Etats-Unis. Les ports d'émigration ont été : en première ligne Brême ; en seconde ligne Hambourg ; viennent ensuite Anvers, le Havre, Rotterdam, Amsterdam, Stettin.

(Extrait de l'*Almanach de Gotha* pour l'année 1887.)

Population de l'empire d'Allemagne. — Nous ne connaissons pas encore les résultats définitifs du recensement de la population allemande qui a eu lieu le 1er décembre 1885.

L'*Almanach de Gotha* pour 1887 a publié récemment des chiffres provisoires pour l'ensemble et des chiffres définitifs pour plusieurs états ; nous empruntons à cette énumération les données suivantes :

Au 1er décembre 1885, la population de l'empire d'Allemagne (superficie : 540,598 kilomètres carrés) était de 46,844,926 habitants, soit, par rapport à l'année 1880, une augmentation de 1,610,865 habitants, ou de 3,56 pour cent. L'accroissement de la population s'est manifesté dans tous les états, sauf dans les deux Mecklembourg pour chacun desquels la population a subi une diminution d'environ 1,900 habitants. La population de l'Alsace-Lorraine a diminué de 2,816 habitants.

Voici la population des villes qui comptent plus de cent mille habitants :

Berlin	1,315,297	habitants.
Hambourg	305,690	—
Breslau	299,405	—
Munich	261,981	—
Dresde	245,515	—
Leipzig	170,076	—
Cologne	161,266	—
Francfort-sur-le-Mein	154,513	—
Kœnigsberg	151,177	—
Hanovre	139,746	—
Stuttgart	125,906	—
Brême	118,615	—
Dusseldorf	115,183	—
Danzig	114,822	—
Nuremberg	114,632	—
Magdebourg	114,298	—
Strasbourg	111,987	—
Chemnitz	110,808	—
Elberfeld	106,492	—
Altona	104,719	—
Barmen	103,066	—

Soit une ville de plus de un million d'habitants ; une de 300,000

Digitized by Google

à 400,000; trois de 200,000 à 300,000; seize de 100,000 à 200,000 habitants. — On compte en outre vingt-trois villes de 50,000 à 100,000 habitants, parmi lesquelles Stettin, Aix-la-Chapelle et Crefeld ont plus de 90,000 habitants.

Voici à présent la population par états :

Royaume de Prusse	28,313,833	habitants.
— Bavière	5,416,180	—
— Saxe	3,179,168	—
— Wurtemberg	1,995,168	—
Grand-duché de Bade	1,600,839	habitants.
— Hesse	956,272	—
— Mecklembourg-Schwerin	575,140	—
— Oldenbourg	341,525	—
— Saxe-Weimar-Eisenach	313,946	—
— Mecklembourg-Strelitz	98,371	—
Duché de Brunswick	372,388	habitants.
— Anhalt	247,603	—
— Saxe-Meiningen	214,697	—
— Saxe-Cobourg-et-Gotha	198,829	—
— Saxe-Altenbourg	161,460	—
Principauté de Schwarzbourg-Rudolstadt	83,836	habitants.
— Schwarzbourg-Sondershausen	73,606	—
— Reuss (branche aînée)	55,904	—
— Reuss (branche cadette)	112,118	—
— Lippe	123,250	—
— Schaumbourg-Lippe	37,204	—
— Waldeck	56,565	—
Ville libre de Hambourg et dépendances	518,620	habitants.
— Brême —	166,392	—
— Lubeck —	67,658	—

Alsace-Lorraine, 1,564,354 habitants. — Strasbourg compte 111,987 habitants; Mulhouse, 69,760 habitants; Metz, 54,072 habitants.

Les colonies allemandes. — L'*Almanach de Gotha* pour l'année 1887 énumère, ainsi qu'il suit, les territoires placés sous le protectorat de l'empire d'Allemagne :

I. — Afrique

« 1° Le territoire de Togo, sur la côte des Esclaves, avec les territoires de Porto-Seguro et Petit-Popo;

» 2° Le territoire de Guinée, limité au nord par la rive droite du Rio-del-Rey, au sud par le fleuve Campo. L'établissement des missionnaires à Victoria, dans la baie d'Ambas, n'est pas compris dans ce territoire ». — Ce *territoire de Guinée* comprend principalement l'estuaire du Cameroun, en face de l'île de Fernando-Po;

» 3° Le territoire sur la côte occidentale d'Afrique compris

Digitized by Google

entre le cap Frio et la rivière d'Orange (à l'exception de la baie aux Baleines), y compris les territoires de l'intérieur acquis par des traités. » — Il s'agit ici de la colonie dite d'abord d'Angra-Pequeña;

» 4° Les territoires des chefs nègres d'Usagara, de Ngourou, d'Ousegouha et d'Oukami, cédés à la Société de colonisation allemande et situés dans l'Afrique orientale », à l'ouest de la côte de Zanguebar;

» 5° Le territoire de Vitou (lettre de protection du 27 mai 1885).

II. — Océan Pacifique

» Sous l'administration de la Compagnie de la Nouvelle-Guinée :

» 1° La *Terre de l'empereur Guillaume*, située sur la côte nord-est de la Nouvelle-Guinée. Superficie 181,650 kilomètres carrés. Environ 109,000 habitants;

» 2° L'*Archipel Bismarck*. Superficie 47,100 kilomètres carrés. Environ 188,000 habitants. »

Projets de chemins de fer à travers les Pyrénées. — Une convention diplomatique a été signée, pendant l'été de 1885, par M. le baron Des Michels, alors ambassadeur de la République française à Madrid, et M. de Elduayen, ministre des affaires étrangères d'Espagne, pour la création de deux nouvelles voies ferrées à travers les Pyrénées. En l'état, nous ne communiquons avec nos voisins, par la voie ferrée, que par Irun d'un côté et Port-Bou de l'autre.

Deux directions nouvelles ont été choisies. Le tunnel de Canfranc, passant sous le col du Somport, relierait la ligne du Midi à la ligne de Madrid à Saragosse, le gave d'Oloron à la vallée de l'Aragon. Ce tunnel aurait à peine six kilomètres. La seconde voie mettrait en communication, par la vallée du Salat, tributaire de la Garonne, et celle de la Noguera-Pallaresa, tributaire de la Sègre, le département de l'Ariège et la station de Saint-Girons, sur le chemin de fer du Midi, avec Lérida, que dessert la voie ferrée de la Catalogne.

De Laruns au versant pyrénéen français, il n'y a que 20 kilomètres, et de Saint-Girons 30. Les distances aux voies ferrées existantes ne sont guère plus longues du côté du versant espagnol; et du côté de l'Aragon, très pressé d'en finir, les travaux sont commencés.

Le tracé par la vallée d'Oloron abrège de 140 kilomètres le trajet de Paris à Madrid, et le tracé par la vallée du Salat abrège de 40 kilomètres le trajet de Paris à Saragosse.

Le percement du cordon pyrénéen sur ces deux points permettrait à la Catalogne et à l'Aragon, séparés du reste de l'Europe comme par une véritable muraille de Chine, de nous expédier à moins de frais leurs gros vins, recherchés par notre

Digitized by Google

commerce pour les coupages, et leurs produits agricoles et forestiers; il permettrait encore aux riches campagnes de la province de Valence de faire rapidement arriver leurs fruits sur nos marchés. Par contre, nous approvisionnerions ces provinces de nos vins, de nos liqueurs, de nos produits manufacturés. Bordeaux se trouverait en même temps plus rapproché de Saragosse et de Madrid.

Un troisième projet, celui de la vallée d'Aure, avait été mis à l'étude. Il a été abandonné par les ingénieurs, au vif désappointement des vaillantes populations des Hautes-Pyrénées.

C'est du pouvoir législatif des deux pays qu'il dépend maintenant de donner une sanction définitive à l'œuvre que la diplomatie, aidée des ingénieurs, a si laborieusement préparée. Le tracé des deux routes est tout arrêté.

(La *Gironde* du 8 décembre 1886.)

L'émigration italienne. — D'après l'*Esploratore*, de Milan, d'octobre 1886, le nombre des émigrants italiens serait de plus de un million, dont 380,352 en Europe; 7,625 en Asie; 62,203 en Afrique; 379,335 en Amérique (chiffre officiel qui serait de beaucoup au-dessous de la vérité); 2,877 en Océanie.

En Europe, les émigrants italiens se répartissent de préférence le long du bassin de la Méditerranée. On compte 240,733 Italiens en France, le plus grand nombre émigrants temporaires; 39,357 en Autriche; 16,802 en Turquie; autant en Egypte; 11,106 en Tunisie; 35,693 en Algérie.

Les Etats-Unis comptent environ 40,000 Italiens; le Pérou 10,000. Mais c'est surtout vers la République Argentine que se porte l'émigration italienne. On évalue à 254,388 le nombre des Italiens dans la République Argentine; ce chiffre peut être quadruplé si on y ajoute les émigrants enregistrés à leur arrivée comme passagers et les fils d'émigrants qui, selon les lois argentines, sont considérés comme citoyens de la République. Buenos Aires seul possède 103,595 Italiens reconnus pour tels.

Au Brésil et dans la République Argentine, les Italiens occupent la première place comme agriculteurs et comme bergers; en Chine, au Japon, à Siam, dans l'Inde anglaise, ils s'occupent spécialement des transports par terre et par eau.

Le phylloxera en Algérie. — L'*Algérie agricole* du 1er octobre et du 15 novembre 1886 contient de nombreux et importants renseignements sur la situation des vignes algériennes, par rapport au phylloxera. Nous extrayons de cette publication les données qui suivent.

L'administration algérienne a procédé en 1886, à l'aide d'experts, à une visite très attentive et très détaillée des vignobles de l'Algérie. Les experts étaient munis de carnets de route sur lesquels ils devaient signaler, pour chaque vignoble, les signes

Digitized by Google

de dépérissement, leur cause, les maladies de toute nature constatées au moment de la visite, l'état général du vignoble.

L'*Alg'rie agricole* a publié des tableaux, dressés d'après ces carnets des experts, et indiquant, par commune, les étendues de vignes, les principaux cépages cultivés, les maladies constatées au jour de la visite, les plantations de vignes américaines, etc.

Il n'a été nulle part constaté de trace de phylloxera dans le département d'Alger. Malheureusement il n'en est pas de même dans les deux autres départements de notre grande colonie africaine.

Notre *Bulletin* des 19 octobre et 16 novembre 1885 (pages 599 et 657), a fait connaître comment le phylloxera avait été, pour la première fois, constaté officiellement en Algérie, dans la province d'Oran, d'abord à Mansourah, près de Tlemcen, en juillet 1885, et, le mois suivant, à 65 kilomètres plus loin, à Sidi-bel-Abbès. De nouvelles taches phylloxériques ont été découvertes dans le département d'Oran en 1886. « Un certain nombre » d'entre elles, dit l'*Algérie agricole*, sont situées à proximité des » anciens foyers de Mansourah et de Sidi-bel-Abbès; quelques- » unes d'entre elles paraissent être le résultat d'essaimages » récents. Les autres ont été constatées dans la commune des » Trembles (Zeliffa), à 25 kilomètres environ de Sidi-bel-Abbès, » et dans celle d'Oran (Karguentah). »

Voici quelle est l'étendue de ces taches :

Aux environs des foyers découverts en 1885.	3 hect. 76 ares 06 cent.
Dans la commune des Trembles.....	3 — 21 — 57 —
Dans la commune d'Oran.....	4 — 50 — » —
	11 hect. 47 ares 63 cent.

Notre *Bulletin* du 19 juillet 1886, page 439, a signalé aussi la première constatation officielle du phylloxera dans la province de Constantine, en mai 1886, à Philippeville. C'est de ce côté surtout que l'invasion phylloxérique a fait de rapides progrès. « Le 25 mai 1886, dit l'*Algérie agricole* du 15 novembre 1886, » une tache phylloxérique était découverte dans un vignoble » situé sur le territoire de la section de Saint-Antoine, commune » de Philippeville. Les recherches méthodiques qui ont été » immédiatement entreprises dans la région ont démontré l'exis- » tence de plusieurs foyers. Le nombre en est à ce jour de 64. »

Conformément à la loi du 21 mars 1883, les travaux d'extinction des foyers phylloxériques ont été accomplis sans retard. Dans la province de Constantine, ces opérations ont été faites sur 13 hectares.

Colonne du Haut-Fleuve, 1886-1887. — C'est le colonel Gallieni qui est chargé, pour la campagne 1886-1887, du commandement de la colonne du Haut-Fleuve, dans le Soudan occidental français. D'après le *Réveil du Sénégal*, du 31 octobre

Digitized by Google

1886, la colonne du Haut-Fleuve pour cette campagne se compose de 1,301 hommes, officiers et soldats. C'est là, croyons-nous, l'effectif le plus élevé que cette colonne ait atteint jusqu'ici.

Le samedi 6 novembre 1886, la Chambre de commerce de Saint-Louis et le commerce de Saint-Louis offraient un punch au colonel Gallieni qui se disposait à partir pour le Haut-Fleuve. Les commerçants du Sénégal fondent de grandes espérances sur le commandement confié à M. Gallieni. Célèbre par son voyage dans le Soudan occidental et son séjour à Segou, 1880-1881, alors qu'il n'était encore que capitaine, M. Gallieni, avec ses dignes compagnons de dévouement et de souffrances, MM. Pietri, Vallière et Tautain, a frayé la voie à l'expansion française vers le Niger. On se plait à penser au Sénégal qu'il achèvera la pacification des régions du Haut-Fleuve, qu'il y établira une organisation solide, dans l'intérêt du commerce, et que peut-être il ménagera une entente commerciale avec Ahmadou, le cauteleux sultan de Segou. Peut-être enfin l'accès de Tombouctou sera-t-il ouvert. Dans la seconde quinzaine de novembre 1886, M. le lieutenant de vaisseau Caron, chargé du commandement de la canonnière le *Niger*, dont notre *Bulletin* a plus d'une fois fait mention, quittait Saint-Louis pour se rendre à Bammako et de là tenter de descendre le Niger jusqu'à Tombouctou.

Avant de quitter la France, le colonel Gallieni adressait à la Société de géographie commerciale de Bordeaux la lettre suivante, qui indique l'attention toute particulière qu'il porte à notre développement commercial :

« J'ai l'honneur de vous faire savoir que je viens d'accepter le commandement du Haut-Sénégal et du Haut Niger. Bien que la situation politique soit, surtout en ce moment, passablement troublée dans cette partie de nos possessions africaines, je considère que l'un des devoirs essentiels de ma mission sera de faire tous mes efforts pour étendre au loin le commerce de notre pays. Je serais désireux, dans ce but, d'établir dans nos principaux forts du Haut-Fleuve, à Bafoulabé, Kita et Bammako, une sorte de petite exposition des produits français les plus recherchés des indigènes : poteries, étoffes, foulards, cotonnades, verroteries, mallettes, quincaillerie, guinées, bonnets, coutellerie, parapluies, parfumerie, etc., etc.

» Je voulais me procurer ces objets à l'exposition permanente des colonies, mais les produits anglais y dominent et je ne puis réellement me faire colporteur des marchandises étrangères dans les régions où le commerce français doit dominer à peu près exclusivement. J'ai donc recours à la Société de géographie commerciale de Bordeaux, et je viens lui demander si elle pourrait me servir d'intermédiaire pour constituer deux ou trois collections des objets mentionnés ci-dessus d'une manière géné-

Digitized by Google

rale. Une fois le principe de ma demande accepté, je vous serai obligé de m'écrire au sujet des mesures pratiques à prendre pour l'envoi dans le Haut-Fleuve de ces objets.

» D'autre part, je crois qu'il serait bon que la Société de géographie me remît une sorte de questionnaire dans lequel seraient énumérés *tous les desiderata du commerce bordelais*, pour ce qui concerne les contrées du Haut-Sénégal et du Haut-Niger. Je ferais tous mes efforts pour donner à chaque partie de ce questionnaire une réponse aussi claire que possible... »

Notre Société s'est empressée de communiquer cette lettre à la Chambre de commerce de Bordeaux.

Canal de Panama. — Aux termes de sa concession, la Compagnie du canal de Panama doit recevoir gratuitement du gouvernement colombien « cinq cent mille hectares de terres » domaniales, avec les mines qu'elles peuvent contenir, dans les » localités que la Compagnie choisira, et cela au fur et à mesure » de l'avancement des travaux de construction du canal. »

Sur les cinq cent mille hectares promis, une résolution du gouvernement des Etats-Unis de Colombie, en date du 26 décembre 1883, avait déjà adjugé 150,000 hectares à la Compagnie, « comme l'équivalent d'un peu plus du tiers de l'exécution de l'œuvre. » Une nouvelle résolution du même gouvernement, en date du 9 octobre 1886, vient d'adjuger à la Compagnie 100,000 autres hectares de terres domaniales, « considérant que les » ouvrages exécutés représentent actuellement plus de la moitié » des travaux qu'implique la construction totale du canal. »

Nous empruntons les renseignements qui précèdent au *Bulletin du Canal interocéanique*, du 1er décembre 1886.

L'immigration dans la République Argentine. — Le commissariat général de l'immigration vient d'adresser au ministre de l'intérieur de la République Argentine un rapport d'ensemble sur le mouvement de l'immigration dans cette république pendant la période présidentielle du général Roca. C'est un travail très intéressant qui mentionne les différentes phases par lesquelles a passé la République au point de vue de l'arrivée des étrangers. Très importante en 1872 et 1873, où elle s'élevait jusqu'à 76,332 personnes, l'immigration était tombée à 32,000, chiffre de 1880.

En 1881, elle a été de 42,047; en 1882, de 51,503; en 1883, de 63,242; en 1884, de 77,805; en 1885, de 108,722, et en 1886, de janvier à août, de 53,346.

Dans ce relevé, il est intéressant de savoir la proportion dans laquelle les diverses nations européennes ont contribué à ce mouvement :

L'Italie représente le 70 0/0; l'Espagne, le 10,25 0/0; la France, le 7,78 0/0; l'Allemagne, le 2,55 0/0; la Suisse, le 2,35 0/0;

Digitized by Google

l'Autriche, le 2,27 0/0; l'Angleterre, le 2,24 0/0; la Belgique, le 0,74 0/0; pays divers, 1,85 0/0.

Le nombre des vapeurs qui ont amené cette population a été de 289 en 1880, 295 en 1881, 342 en 1882, 422 en 1883, 505 en 1884, 499 en 1885.

(*La Gironde* du 14 novembre 1886.)

Pour rédaction et extraits :

J. GEBELIN.

OUVRAGES REÇUS PAR LA SOCIÉTÉ

(POUR LES OUVRAGES DONT ON DÉSIRE UN COMPTE RENDU, ENVOYER DEUX EXEMPLAIRES)

J.-V. BARBIER. *Essai d'un lexique géographique*. Paris, Berger-Levrault, 1886, in-8°, 2 fr. — L'auteur de cet *Essai* cherche à combattre, par une réglementation raisonnée, ce qu'il appelle l'anarchie du langage géographique. Il passe en revue des travaux de même nature qui ont été publiés jusqu'à ce jour, il en révèle les défauts, et fait connaître les moyens qui, selon lui, peuvent les réparer.

A cette étude historique et critique de la transcription des alphabets modernes les plus complexes, s'ajoute un *tableau de phonétique comparée* et de l'*alphabet de transcription*.

Cet *Essai*, dit M. Barbier, peut être considéré comme la préface d'une œuvre considérable dont l'auteur réunit les éléments, et qui est appelée à rendre de grands services, non seulement au public français, mais encore au monde géographique tout entier.

L'intention de l'auteur est assurément fort louable, mais peut-elle être réalisée? Personnellement, nous en doutons quelque peu, et, pour dire franchement toute notre pensée, nous n'apercevons pas très bien l'utilité d'une semblable entreprise. Que le nom de notre nouvelle possession indo-chinoise, par exemple, s'écrive Tong-King, Ton-Kin, Tonquin ou autrement encore, cela nous importe peu. L'essentiel n'est-il pas de connaître le pays, sa configuration physique, les conditions de température et de climat dans lesquelles il se trouve placé, ses ressources économiques effectives ou virtuelles, les mœurs et le caractère des indigènes? Pour nous, voilà toute la géographie, voilà ce qu'il est important, ce qu'il est nécessaire de savoir.

Quoi qu'il en soit, nous reconnaissons volontiers que la brochure en question est l'œuvre d'un homme laborieux et de bonne foi. Tous ceux qui s'occupent de phonétique et de linguistique la liront avec intérêt.

Digitized by Google

E. Cotteau. *Quelques notes sur Sarawak (Bornéo).* Paris, Ernest Leroux, 1886, in-8°, 9 pages. — Tel est le titre d'une brochure intéressante et substantielle sur Bornéo, et plus particulièrement sur la principauté de Sarawak.

Bornéo, située au centre de la Malaisie, sous l'équateur, est la plus grande île du monde après la Nouvelle-Guinée. Elle mesure 728,000 kilomètres carrés de superficie, 1,368 kilomètres de longueur, du nord au sud, et 966 kilomètres de largeur, de l'est à l'ouest. Toute la partie méridionale et orientale est aux Hollandais; le sultanat de Bornéo, qui comprenait, il n'y a pas longtemps encore, le reste de l'île, est aujourd'hui bien réduit. Il est enserré, d'un côté, par la *British North Borneo Company;* de l'autre, par l'état indépendant de Sarawak, et, comme le dit fort justement M. Cotteau, on peut prévoir dès maintenant l'époque où il aura cessé d'exister.

Après ces quelques notions générales, M. Cotteau raconte les circonstances qui ont provoqué et accompagné le premier démembrement du sultanat. C'est l'histoire sommaire des origines de la principauté de Sarawak fondée en 1841 par sir James Brooke. Le créateur du nouvel état mourut en 1868, et fut remplacé par son neveu, Charles Brooke. Celui-ci, par la douceur et la persuasion plus que par la force, a su affermir son autorité et reculer les limites de son territoire.

Actuellement, la principauté possède 700 kilomètres de côtes et s'étend sur une largeur de 60 à 200 kilomètres. Elle est arrosée par les rivières Lundu, Sarawak, Sadong, Batang-Lupar et Réjang. Les pluies sont abondantes; le climat est sain, et la température diurne oscille entre 22° et 31°. Le riz, les poissons, les tortues, le sagoutier, la houille, l'or, le fer, sont les richesses caractéristiques de cette région.

La seule agglomération qui mérite le nom de ville est la capitale Kutching. Sa population, qui était de 20,000 âmes en 1879, augmente chaque année.

L'État de Sarawack compte environ 300,000 habitants; ce nombre s'accroît rapidement par l'augmentation du bien-être, par l'immigration continuelle des Chinois et des indigènes opprimés des pays voisins.

Enfin, on lira avec intérêt les renseignements fournis par M. Cotteau sur les occupations, le caractère, les mœurs des habitants, et sur les efforts du rajah pour élever ces populations à la vie moderne. L'auteur vante aussi la sagesse du gouvernement et de l'administration. « N'est-il pas digne d'être signalé à l'attention générale, écrit M. Cotteau à la fin de son étude, ce gouvernement qui, avec un revenu annuel de 276,269 dollars (moins de 1,400,000 francs), peut entretenir une force militaire respectable et une vingtaine de forts avec des garnisons suffisantes, payer un corps d'officiers compétents, capables, tant européens qu'indigènes, continuer des travaux publics impor-

Digitized by Google

tants, garantir la sécurité de la vie et des biens, enfin maintenir l'ordre au milieu d'une population de 300,000 âmes de races diverses, sur un vaste territoire naguère en proie à la piraterie et à l'anarchie ! »

SARAZIN.

CHRONIQUE

Par décret en date du 30 décembre 1886, M. Gebelin, chargé du cours de géographie à la Faculté des lettres de Bordeaux, a été nommé professeur adjoint à ladite Faculté. M. Gebelin est le rédacteur en chef de notre *Bulletin*.

Par décret en date du 30 décembre 1886, MM. Hubler, inspecteur des postes et télégraphes, chef du service au Sénégal, et Sèye-Mademba, commis principal des postes et télégraphes au Sénégal, tous deux membres de notre Société, ont été nommés chevaliers de la Légion d'honneur. M. Hubler est notre ancien vice-président; nul n'ignore à Bordeaux l'activité intelligente, l'esprit d'initiative dont il fait preuve et les services qu'il rend à notre colonie du Sénégal. Quant à M. Sèye-Mademba, un des membres de cette véritable section du Sénégal que notre Société doit au constant dévouement de M. Hubler, voici, d'après le *Journal officiel* du 1er janvier 1887, ses brillants états de service :

« Sèye-Mademba, commis principal des postes et télégraphes au Sénégal (cadre local); seize ans dix mois de services. Campagnes du Cayor et du Haut-Fleuve, de 1879 à 1884 inclusivement. A construit la ligne de Bakel à Bammako. Cité à l'ordre du jour, à la suite de la bataille de Dialikara, le 3 avril 1883. A construit en 1885 les lignes de Rufisque à Joal et de Saldé à Bakel. Services exceptionnels. »

Société de géographie de Boulogne-sur-Mer; concours pour l'année 1887. — La Société de géographie de Boulogne-sur-Mer met au concours la question suivante :

Etude économique sur le port de Boulogne; son passé, son présent, son avenir.

Les mémoires devront être adressés, soit au président, soit au secrétaire général de la Société, au plus tard le 31 décembre 1887.

La Société attribue dès aujourd'hui un prix de cinq cents francs au mémoire qui sera jugé le meilleur. Mais c'est là un minimum qui pourra être augmenté, si les ressources de la Société le permettent. Des prix de moindre valeur, des médailles et mentions pourront aussi être décernés aux mémoires qui,

Digitized by Google

sans obtenir le premier rang, seraient jugés mériter une distinction.

En outre, s'il y a lieu, la Société se chargera de l'impression et de la distribution du mémoire couronné.

Pour de plus amples renseignements, s'adresser à la Société de géographie de Boulogne-sur-Mer.

STATISTIQUE
de l'importation des bois de construction dans le port de Bordeaux.

État comparatif des importations pendant les quatre dernières années.

PROVENANCES	1883		1884		1885		1886	
	Navires	Standarts	Navires	Standarts	Navires	Standarts	Navires	Standarts
Golfe de Bothnie (Suède)...	63	17,500	62	16,286	53	15,044	45	12,453
Gothembourg.....	11	2,155	8	1,420	7	1,113	10	1,242
Norwège.....	37	5,523	36	6,735	32	4,875	30	4 638
Wybourg et Kotka	34	8,205	27	6,724	23	6,896	12	3,443
Autres ports finlandais..	6	1,245	5	1,041	10	2,490	7	1,892
Cronstadt	10	1,420	7	1,073	6	1,038	3	603
Riga	7	1,525	7	1,227	9	1,639	6	1,793
Mer Blanche.....	14	2,360	8	1,123	8	1,483	12	2,435
Nouveau-Brunswick	29	9,830	25	6,550	12	3,204	26	6,802
États-Unis (Pitsch-Pine) .	5	920	5	849	4	760	6	1,159
Inde (Teak)	1	250	»	»	1	180	1	180
	217	50,833	190	43,058	165	38,722	158	36,640
		Lasts		Lasts		Lasts		Lasts
Danzig et Stettin.....	45	12,410	34	8,862	30	7,988	24	6,906
Total. Navires...	262		224		195		182	

Le standart équivalant à 4 stères 672, les quantités de bois importées peuvent s'exprimer par les chiffres suivants :

Pour 1883.....	50,833	standarts ou	237,491	stères.
1884.....	43,058	—	201,166	—
1885.....	38,722	—	180,909	—
1886.....	36,640	—	171,182	—

Le last équivalant a 2 stères 742, les quantités exprimées en lasts peuvent se traduire par les chiffres suivants :

Pour 1883.....	12,410	lasts ou	34,028	stères.
1884.....	8,862	—	24,300	—
1885.....	7,988	—	21,903	—
1886.....	6,906	—	18,936	—

Digitized by Google

La forte diminution dans l'importation, qui se produit chaque année depuis 1883, provient de deux causes principales : la crise agricole et industrielle qui a amené un ralentissement dans les constructions, et l'emploi de plus en plus considérable du fer dans la charpenterie.

GARONNE MARITIME ET GIRONDE

Sondages des pilotes.

		JANVIER 1885	JANVIER 1886	JANVIER 1887
RADE DE BORDEAUX 1re ligne de corps-morts	Du Pont à la Bourse	4m30 à 5m »	4m40 à 5m30	4m70 à 4m80
	De la Bourse à Fenwick	5m25 à 5m90	5m30 à 5m90	5m10 à 5m70
	De Fenwick à la rue Bense	6m30 à 4m »	6m20 à 4m50	5m50 à 4m30
	Mouillage de Bacalan	4m »	4m30	4m40
Traverse de Bacalan		3m30	3m35	3m30
Mouillage de Lormont		6m20	6m20	6m40
Devant Carriette		3m »	3m50	3m25
Passe de Bassens		2m15	2m25	2m55
Mouillage de Lagrange		4m15	4m15	4m50
Passe du Caillou		3m30	3m35	3m50
Mouillage de Purgues		6m20	6m25	6m50
Passe du Bec-d'Ambès		2m15	2m00	2m30
Mouillage de l'Ile du Nord		7m »	7m30	7m »
Mouillage de Blaye		4m60	4m60	4m60
Traverse de Beychevelle		3m35	3m30	3m30
Mouillage de Pauillac		5m60	6m »	6m »

Relevé des sondages des pilotes depuis Bordeaux jusqu'à Pauillac pour le mois de janvier dans les années 1885, 1886 et 1887. — La comparaison des chiffres montre que, depuis le commencement de l'année 1886, les profondeurs ont diminué de près d'*un pied* dans la rade de Bordeaux, dans le mouillage des grands bâtiments, suivant la première ligne des corps-morts. — Les profondeurs ont augmenté d'*un pied*, depuis Bassens jusqu'à Purgues, mais au Bec-d'Ambès il y a une diminution de *deux pieds*. Le reste de la rivière ne s'est pas modifié.

A. H.

Le Gérant : **J. MANÈS.**

Digitized by Google

L'Industrie, le Commerce et l'Agriculture

EN PERSE

(Suite et fin) (1)

J'ai précédemment indiqué à votre attention, et je la sollicite à nouveau, une route que le gouvernement français ne saurait perdre de vue et que le gouvernement persan a le plus grand intérêt à ouvrir immédiatement : *la route de Téhéran au Karoun.* Je vous ai dit les raisons incontestables de cette entreprise et les avantages sérieux pour l'Iran d'abord et ensuite pour nos ports méditerranéens qui pourraient se créer une sérieuse attache avec Mohamera, point terminus de ce réseau. Et ici je fais un appel au comte de Rivoire. Pourquoi a-t-il cédé? La partie engagée était assez belle pour attirer l'attention d'une façon sérieuse sur son entreprise : l'ouverture à notre navigation de l'Euphrate et du Chat-el-Arab, ainsi que du Karoun, c'est-à-dire de la Perse entière et de la Mésopotamie. Il nous faut nous substituer résolument à l'Angleterre, dont l'influence dans ces parages, où elle dominait en maîtresse absolue, est bien terne aujourd'hui, grâce aux efforts de la Compagnie française Mesnier et Cie, qu'on ne saurait trop louer et encourager. Oui, Mohamera est dans l'avenir la grande place maritime du golfe Persique, ainsi que l'avait bien jugé le comte de Rivoire, qui doit revenir à la rescousse et ne pas rendre une épée qui est certaine de la victoire, surtout si, sur ses derrières, le célèbre explorateur de l'Euphrate a l'habileté de se ménager un point d'appui par l'achat de l'île *Kârb,* tout en face de Faô (Anglais), mais tout à l'entrée du Chat-el-Arab. Avec 300,000 francs au cheik, propriétaire de cette île, la compagnie concessionnaire pourrait défier l'Angleterre, sa marine, son commerce dans ces parages.

(1) Voir le *Bulletin* du 3 janvier 1887, page 1.

Digitized by Google

En effet, l'Arabistan persan est complètement désert, abandonné, à peine habité par quelques tribus sauvages, disséminées à des distances souvent considérables. Et cependant il est aux portes de la civilisation, arrosé par un fleuve remarquablement beau, le Karoun, qui vient déverser ses eaux abondantes dans le Chat-el-Arab après avoir pris sa source dans les monts Baktaris. L'abondance de ses eaux, par des prises bien faites dirigées sur les terres incultes de l'Arabistan, porterait la richesse sur cette vaste plaine désolée et autrefois cependant si productive, ainsi que l'attestent les vestiges de la passe d'Havaz, sur le fleuve. Cette passe servait à l'endiguement et à l'élévation des eaux, qui de là étaient dirigées par des canaux nombreux, dont on retrouve les vestiges, sur les différentes cultures de la plaine. On retrouve aussi de nombreuses traces des machines employées à l'exploitation de la canne à sucre, dont la culture se faisait déjà, à cette époque reculée, sur une très vaste échelle. La plaine de l'Arabistan propre à cette culture, complètement improductive aujourd'hui, a une superficie de 450,000 hectares environ.

L'éminent médecin français attaché à la personne de S. M. le Schah de Perse, le Dr Tholozau, avait obtenu, dans l'intention de créer en Arabistan une grande exploitation agricole, une concession qui, pendant soixante-cinq ans, le rendait possesseur de cette vaste contrée, à la charge pour lui de faire certains travaux déterminés, comme le relèvement de la digue d'Havaz, etc. L'honorabilité notoire, le caractère, le patriotisme de notre compatriote rendaient tout particulièrement intéressante cette entreprise dont les résultats et les conséquences devaient être fertiles pour notre commerce et notre industrie. C'était une œuvre française, éminemment nationale; l'intrigue et la jalousie s'en sont mêlées avec acharnement, et mal soutenu, et peut-être desservi auprès de notre gouvernement, l'honorable docteur qui était prêt à se mettre à l'œuvre, qui avait constitué la compagnie, réuni les capitaux, n'a point voulu affronter la lutte et s'est désisté, en remettant entre les mains du roi une concession librement accordée que les intrigues lui arrachaient avec

Digitized by Google

violence. Mais le jour où le contrat a été déchiré, où les projets agricoles du Dr Tholozau sur l'Arabistan ont été abandonnés, la Perse, et principalement le trésor royal, ont éprouvé un désastre inappréciable. Dans l'état actuel des choses, nul doute qu'une nouvelle société de capitalistes ne réussisse à reprendre en ses mains une œuvre sérieusement recommandable et qu'elle ne triomphe de difficultés faciles à surmonter.

Depuis quelques années, l'Iran n'a pas eu de famine; les récoltes sont abondantes et si l'agriculteur, privé des moyens de communication, n'a pas d'écoulement pour ses produits, l'abondance permet de ne pas être inquiet sur les exigences de la consommation. La vie est facile et peu coûteuse en Perse. Le peuple est bon, très hospitalier, à la condition d'avoir le pain quotidien et à bon marché.

Le commerce d'importation va toujours de l'avant. Les marchés persans sont parfaitement approvisionnés de tous les produits de l'Occident. Les populations de l'Iran s'assimilent facilement nos usages et ne sont pas insensibles au bien-être qu'ils procurent. Le commerce d'importation se fait soit de Constantinople, soit directement avec la fabrique par des intermédiaires européens ou indigènes. Le commerce de gros, d'indigène à indigène, ne se fait jamais au comptant, mais au moyen de lettres de crédit consenties et garanties à terme déterminé. Cette valeur reste entre les mains du créancier jusqu'à son échéance. Avec l'Europe directement, les affaires se traitent avec bon papier, négociable sur Londres ou Paris, à vue ou à 90 jours de date. Le négociant persan est très exact à remplir ses engagements. Si, pour une cause ou pour une autre, l'encaissement est impossible, l'intérêt court à 12 0/0 jusqu'à nouvelle échéance et forme l'objet d'une nouvelle valeur au profit du créancier. La loi sur les faillites est très rigoureuse et laisse peu de prise à la mauvaise foi. La répression est très énergique. C'est à la Russie que le commerce européen doit cette garantie qui, en d'autres temps, aurait été des plus précieuses.

Le commerce de la consommation journalière se fait au comptant. Le crédit n'existe pas en Perse de marchand à par-

Digitized by Google

ticulier. Les ventes seraient faciles, mais l'encaissement très incertain. Tous les achats se font argent comptant.

C'est de Constantinople que l'Angleterre et la Russie trafiquent sur la Perse, quelquefois de Tiflis; les négociants arméniens de l'Iran fréquentent annuellement et très assidument la foire de Nijni-Novogorod.

Voici, pour chaque nation, les objets de vente courante importés en Perse :

Angleterre.	Objets manufacturés de Manchester, conserves alimentaires, cristallerie, porcelaine, faïences, horlogerie, sellerie, harnachement, bière, liquides divers, coutellerie.
Russie.	Sucre, thé, pétrole, fer, acier, carrosserie, draperie, quincaillerie, faïences, pâtes, fromages, viandes salées, conserves alimentaires, chaussures, tabac, cigarettes, cigares, meubles, vins, liqueurs, cartes à jouer, bougies, etc., etc.
France.	Draperie, velours, étoffes de soie tissues d'or, nouveautés, modes, chaussures, fleurs artificielles, articles de Paris, conserves alimentaires, vins, liqueurs, huile d'olive, sucre, bougies, produits pharmaceutiques et chimiques, parfumerie, cigares, papeterie, librairie, carrosserie, meubles et pianos, etc., etc.
Allemagne et Autriche.	Équipements militaires, allumettes, armements et canons. Tous les autres articles de manufactures sont présentés à des prix qui sollicitent l'acheteur. Les qualités, une fois éprouvées, sont dépréciées.
Suisse.	Horlogerie, tissus de coton et tissus légers.
Belgique.	Armes, machines industrielles.
Indes.	Sucre, café, thé, cristaux, meubles, cigares, or, argent, bijoux, pierres précieuses.

Conclusion. — Le chiffre de l'importation dans l'Iran est

Digitized by Google

très supérieur à celui de l'exportation. Si le gouvernement persan n'avise sérieusement à remédier à cet état de choses, le moment viendra où, la balance étant difficile à établir, le pays éprouvera un embarras financier qui ne sera pas sans le secouer avec une très grande violence. Il est absolument impossible que, chaque année, quatre-vingts millions de francs environ, pour solder l'excédent des importations, se déversent sur les marchés étrangers sans compensation et sans finir par révolutionner complètement le système économique et financier de la Perse.

Les débouchés sont nombreux dans le pays, les affaires relativement faciles, et je serais heureux si, en écrivant cette notice, je pouvais tout à la fois servir la France et être utile au commerce de Perse. C'est là la seule raison qui me l'a dictée. Je demande aux lecteurs du *Bulletin* de la Société de géographie commerciale de Bordeaux la plus grande somme de leur indulgence.

Sineh (Kurdistan), 1er novembre 1886.

Dr DE FOURNOUX, D.-M. P.

Digitized by Google

IMPORTATIONS

de BENDER-ABBAS (golfe Persique), pendant Iount-Yil 1303 (1).

MOIS	COTONNADES imprimées.	COTONNADE écrue.	ÉTOFFES diverses en coupes.	FAIENCES. CRISTAUX. GLACES.	QUINCAILLERIE.	THÉ.	SUCRE.	CASSONADE.	INDIGO.	PÉTROLE.	BOUGIES.	DROGUERIES.	CAFÉ.	Observations.
	(2)													
Djemadiel-Evel (20 jours. Février)	108	1,430	3	134	3	93	200	4,761	239	9	5	53	5	(1) 1884 à 1885, 20 mars.
Djemadiel-Sani (Mars)	140	1,094	8	66	10	20	200	1,557	690	196	5	78	48	
Redieb (Avril).....	600	951	136	42	4	637	150	783	261	45	»	332	4	(2) Nombre de colis.
Chaban (Mai).....	»	3,028	72	7	»	687	300	3,288	25	17	»	»	21	
Ramazan (Juin).....	2	1,608	46	16	7	611	56	2,055	106	»	»	»	»	
Chaval (Juillet).....	»	»	900	17	45	116	»	2,166	62	2	»	2	»	
Hcadé (Août).....	»	792	405	19	»	410	100	3,477	97	28	2	20	9	
Zilhedjé (Septembre).... ..	1	330	430	33	»	39	150	4,599	»	30	9	30	»	
Moharem (Octobre).....	»	2,345	239	161	»	214	200	5,091	229	29	1	46	59	
Seffer (Novembre).....	85	1,476	296	23	21	166	1	5,931	202	»	»	62	27	
Rabiel-Evel (Décembre)	72	235	1,979	57	30	39	200	5,037	517	8	18	7	25	
Rabiel-Sané (Janvier)	145	1,649	184	59	2	434	320	6,177	163	2	»	65	»	
Djemadiel-Evel (20 jours. Février)	5	348	51	44	»	»	»	1,965	42	»	1	75	9	
TOTAUX.....	1,238	15,246	4,749	678	144	3,496	1,877	46,837	2,653	366	41	710	207	

Digitized by Google

IMPORTATIONS

de BENDER-ABBAS (golfe Persique), pendant Iount-Yil 1303 *(Suite)*.

MOIS	ÉPICES.	PAPETERIE.	CONSERVES alimentaires.	ÉTOFFES en soie.	HORLOGERIE.	FILS.	RIZ DES INDES.	TOILE d'emballage.	MÉTAUX.	DIVERS.	MONTANT des colis.	VALEUR approximative.	OBSERVATIONS
Février (20 jours) .	210	1	41	»	»	210	800	»	171	53	8,629	150,264	* Total des importations du 20 mars 1884 au 20 mars 1885 : 2,027,941 tomans.
Mars	441	»	23	1	3	282	2,294	114	672	168	5,827	223,399	
Avril	433	2	147	»	»	510	20	24	1,023	92	8,478	191,597	
Mai	501	7	412	»	»	271	20	60	15	215	8,577	151,841	
Juin	179	90	112	4	»	864	»	60	42	146	6,472	122,263	
Juillet	279	»	460	1	»	1,116	80	120	11	62	4,856	103,650	
Août	128	1	29	»	»	1,248	215	6	424	85	8,057	130,638	
Septembre	637	»	36	1	»	782	289	12	623	82	7,527	92,661	
Octobre	697	»	13	»	»	515	35	12	319	258	10,703	196,956	
Novembre	719	6	38	»	»	62	765	84	339	224	9,678	166,935	
Décembre	498	»	65	»	»	87	»	246	40	225	10,381	283,205	
Janvier	312	2	2	»	»	594	107	»	»	20	10,670	162,262	
Février (20 jours)..	630	»	3	»	4	2	»	»	409	1	3,373	47,205	
TOTAUX	5,464	120	1,381	7	7	6,943	4,625	768	4,327	1,631	103,228	2,027,941 *	

Digitized by Google

EXPORTATIONS

de BENDER-ABBAS (golfe Persique), pendant Iount-Yil 1303.

MOIS	COTON en balles.	SOIE.	OPIUM.	SAFRAN.	LAINE en masse.	POIL de chèvre.	ÉCHALES de Kerman.	FEUILLES de roses sèches.	ÉTOFFES en soie.	TAPIS de Kerman.	COULEUR garance.	ESFEREK teinture.	HERBES médicinales.	OBSERVATIONS
Février (20 jours)..	(1) 1,120	6	300	5	14	104	»	40	9	12	18	5	9	(1) Nombre de colis.
Mars.....	30	»		»	219 1/2	37 1/2	»	86	»	8	7	20	269	
Avril.....	1,764	11,2	297	»	280 1/2	33	11	81	4	23	188	12	34	
Mai.....	725	»	»	11/2	92	»	18	167	50	»	3	9	233	
Juin.....	363	»	2	5	20	11	17	22	7	58	343	3	53	
Juillet.....	771	»	90	»	20	71 1/2	54	174	5	43	337	5	225	
Août.....	297	»	31	»	218	»	5	44	21	53	481	3	749	
Septembre.....	220	»	332	»	205	28	12	94	4	89	297	122	185	
Octobre.....	257	1/2	181	»	1,048	96 1/2	21	225	12	22	778	73	208	
Novembre.....	105	6	164	»	122	37 1/2	4	180	16	19	1,455	25	187	
Décembre.....	1,174	21	61	1	260	396	6	125	6	15	2,207	»	210	
Janvier.....	364	9	122	1	469	238	6	38	2	20	1,788	7	453	
Février (20 jours)..	522	»	54	1/2	»	175	12	25	3	»	340	7	64	
TOTAUX.....	7,612	45	1,634	14	2,968	1,208	166	1,301	139	362	8,263	291	2,879	

Digitized by Google

EXPORTATIONS

de BENDER-ABBAS (golfe Persique), pendant Iount-Yil 1303 *(Suite)*.

MOIS	ASSA FŒTIDA.	DROGUERIE.	AMANDES.	PISTACHES et noix.	RAISINS SECS.	TEMBAKOU.	BLÉS, RIZ, etc., etc.	BEURRE, FROMAGE.	ÉPICES.	DIVERS.	MONTANT des colis.	VALEUR approximative.	Observations.
Février (20 jours)	88	1	143	14	»	196	22	7	6	»	2,019	84,414	Exportations montant à 1,283,530 tomans du 20 mars 1884 au 20 mars 1885.
Mars	37	»	146	»	60	»	238	162	17	2	1,579	77,339	
Avril	»	3	226	37	152	11	591	233	39	»	3,769	41,410	
Mai	31	1	55	»	147	116	1,858	94	41	»	3,644 1/2	38,028	
Juin	9	»	205	16	91	34	999	3	111	2	2,380	30,426	
Juillet	58	»	2,574	4	2,552	45	823	39	89	»	7,990 1/2	146,078	
Août	625	»	1,211	148	6,754	23	733	46	47	»	11,496	97,393	
Septembre	832	24	3,088	470	3,633	20	1,197	61	33	»	10,227	198,879	
Octobre	830	19	2,824	392	8,234	1	1,802	116	109	»	12,319	185,883	
Novembre	843	108	1,773	277	1,800	76	2,462	12	230	1	10,467 1/2	132,011	
Décembre	793	38	1,718	161	1,017	21	3,216	49	78	»	10,559	113,881	
Janvier	899	63	965	173	511	16	3,360	191	184	1	16,640	103,836	
Février (20 jours)	234	2	215	15	2	145	218	»	23	1	1,889 1/2	33,957	
TOTAUX	5,279	399	15,143	1,707	19,383	709	17,519	1,013	920	6	88,966	1,283,530	

RÉSUMÉ

Importations 2,027,941 tomans
Exportations 1,283,530 —

Différence 1,044,411 tomans

Digitized by Google

La tour de Cordouan

Communication faite à la Société de géographie commerciale de Bordeaux, dans son assemblée générale du 13 janvier 1887.

Le dessin de la tour de Loys de Foix que j'ai déposé sur le bureau a été fait d'après celui de Claude de Chastillon, appelé improprement quelquefois Nicolas, célèbre ingénieur français, né à Châlons-sur-Marne en 1547 et mort en 1616. Chastillon *avait donc pu voir* Cordouan terminé. Ce dessin fait partie des 300 planches de châteaux, villes, batailles, etc., laissées par ce habile ingénieur; il porte dans un cartouche placé à droite dans le haut du dessin cette désignation :

L'excelent bastiment de la Tour ou Phanal de Cordouan, par Claude Chastillon.

Des 300 pièces que possèdent la Bibliothèque nationale et celle de l'Arsenal beaucoup sont datées de 1612, bien qu'exécutées antérieurement.

Plus tard, en 1690, Nicolas de Fer, géographe français, né en 1646 et mort le 15 octobre 1720, a publié des plans et coupes de Cordouan dans son ouvrage des côtes de France sur l'Océan et la Méditerranée, Paris, in-4°, 1690.

De Fer fut géographe du roi Louis XIV et du Dauphin.

Il a été fait encore quelques vues de la tour dans les premières années du XVIIIe siècle, notamment une grande planche coloriée, assez rare, dédiée à Monseigneur Boucher, seigneur d'Hébecourt, etc., etc., intendant de la généralité de Bordeaux. — Elle est signée par le sieur Selis, maître vitrier, demeurant à Paris, rue Saint-Dominique, faubourg Saint-Jacques, et n'est pas sans intérêt. J'en possède un bel exemplaire dans ma collection.

Le deuxième dessin qui vous est communiqué représente une partie de la façade sud de Royan de 1820 à 1830. La maison aux deux pavillons est celle qu'habita le célèbre Teulère; on y a déposé longtemps les approvisionnements destinés à la tour; elle a été désignée pendant longues années sous le nom de *maison de Cordouan*.

Aujourd'hui, comme l'a très bien dit Eugène Pelletan, la ville s'est retournée, — les façades principales des maisons autrefois sur la grande rue sont refaites maintenant sur la conche et une belle promenade complantée d'arbres a remplacé l'endroit où accostaient les bateaux il y a soixante ans.

Le dessin original de ma lithographie m'a été donné par un homme dont nous regrettons tous la perte et à qui l'honorable commandant Hautreux, l'un de nos sympathiques vice-présidents, est appelé à succéder prochainement à l'Académie de Bordeaux, j'ai nommé M. de Lacolonge, chef d'escadron d'artillerie, chevalier de la Légion d'honneur, décédé, il y a quelques mois, à Bordeaux.

Je n'ai pas la prétention, néanmoins, de vouloir faire ici

Digitized by Google

l'historique de la tour de Cordouan, — n'est pas écrivain qui veut, — je me bornerai donc à publier par ordre de date, en commençant par le plus ancien, les nombreux documents que j'ai réunis, en y joignant des notes aussi complètes que possible.

Le premier, du 2 août 1409, a été copié dans Rymer, tome IV, page 156 :

Le roi Henri IV, d'Angleterre, accorde à Geoffroy, de Lesparre, ermite de Cordouan, le droit de percevoir 4 gros sterlings sur chaque navire chargé de vin venant de Bordeaux et passant par ledit lieu de Cordouan, pour subvenir aux frais d'entretien de la chapelle et de la tour, qui tombent en ruines.

A la suite viendront d'autres documents également très curieux des 15 avril 1472, 11 avril 1552, 30 septembre de la même année et 17 novembre 1576, relatifs en grande partie aux réparations à faire à la tour; puis trois lettres au Roi : du 5 janvier 1580, du duc de Biron; du 18 mars 1584, du maréchal de Matignon; du 30 août 1585, du même.

Dans ces deux derniers documents, il est question de Loys de Foix, qui a commencé en 1584 la réédification de la tour; il est même dit, dans la deuxième lettre, détail assez curieux, que le célèbre ingénieur a été retenu prisonnier par les gens de Bourg-sur-Gironde, avec un jurat de Bordeaux, qui avait été envoyé à Cordouan pour visiter les travaux de la réédification de la tour.

Le document publié ensuite est du 28 novembre 1594. C'est une lettre-patente du roi de France ordonnant qu'une somme de 50,000 livres soit payée à Loys de Foix pour l'aider à parachever la tour.

La pièce suivante, du mois d'avril 1595, rapporte une délibération des trésoriers de France réduisant d'un tiers la somme à payer à l'habile ingénieur; puis, du 11 avril 1602, requête de Loys de Foix, qui demande à ne pas payer les droits sur les vins qu'il a achetés dans le haut-pays pour l'usage des ouvriers qu'il emploie aux travaux de la tour.

Nous passons ensuite au 28 août 1611. C'est un arrêt du Conseil d'Etat concernant l'achèvement de la tour et les modifications à apporter à la construction de la plate-forme dont a été chargé l'architecte François Buscher, en vertu d'un contrat de septembre 1606.

Après cette pièce très curieuse, en ce sens qu'elle fait connaître le nom d'un autre architecte des travaux de la tour, je donnerai une description complète de Cordouan; cette pièce fort intéressante est la copie d'un document de la première moitié du XVIIe siècle, qui existe à Paris à la bibliothèque de l'Arsenal; il y est question du capitaine Fabas, gentilhomme de la religion prétendue réformée, qui occupa cette tour en 1622, à l'époque des guerres de religion et du siège de Royan.

Un document qui ne sera pas le moins curieux est celui qui

Digitized by Google

viendra ensuite; il est du 5 mai 1655 : supplique d'un gardien de la tour, qui déclare n'avoir pu allumer le feu, faute de bois, et qui demande qu'on lui adjoigne un homme pour la garde de ladite tour, y étant demeuré *seul* pendant longues années. « Déjà, dit-il, quatre ou cinq navires ont fait naufrage et il est à craindre qu'il n'y arrive de plus *graves inconvénients.* »

Que dirait de cette lettre du XVIIe siècle, s'il la connaissait, M. l'inspecteur général Reynaud, dont la sollicitude est si grande pour tout ce qui touche au service des phares? — Mais nous sommes au XVIIe siècle!

Nous passerons après au 17 août 1689. C'est le procès-verbal de visite de la tour de Cordouan pour vérifier l'état d'entretien de la tour, dont le sieur *Dudonet, habitant de Vaux, près Royan,* s'était chargé pour dix ans à raison de *4,800 livres* pour chacune des dix années. Ce document, malheureusement un peu détérioré, est des plus intéressants à lire.

1723. — Nous arrivons à l'année 1723, et au mémoire de M. de Bitry pour rehausser la tour; c'est à cette pièce importante que seront joints les plans et coupes de la nouvelle lanterne, dont les dessins originaux existent aux archives départementales.

Du 20 août 1724. — A l'appui de ce document sera publiée la lettre des pilotes de l'entrée de la rivière de Bordeaux, résidant à Royan, pour demander qu'une lanterne de *22 pieds* de haut (comme elle était primitivement) soit placée sur la tour, de façon à l'apercevoir de deux lieues plus loin. Les signatures de cette lettre offrent cela de particulièrement intéressant qu'après *cent soixante-trois* ans on trouve encore à Royan, dans le service des pilotes, les marins *des mêmes noms.*

Du 21 avril 1726. — Le roi Louis XV fait droit aux réclamations des pilotes et à la demande de M. de Bitry, et ordonne le rétablissement de la tour et l'élévation de la lanterne. Sa Majesté réglemente aussi le service de l'éclairage du feu pour les saisons d'*hiver* et d'*été.*

Suivra, à la date du 25 août 1728, l'état des gages de l'aumônier et des *quatre* gardiens, qui seront installés à la tour à partir du 1er septembre 1728.

Du 15 juin 1732. — L'aumônier irlandais a été congédié en raison de ses trop fréquentes absences; le Roi approuve qu'on ait proposé aux Récollets, de Royan, de desservir la tour, quand le temps le permettra, *dimanches* et *fêtes,* moyennant 200 livres par an.

Je donnerai ensuite *in extenso,* ou à défaut par extraits, la copie de la description de la tour, d'après l'*Almanach historique* de Guyenne, de 1760.

Ce document, quoique imprimé, est devenu presque introuvable; je ne connais que deux ou trois exemplaires de ce rarissime volume.

Digitized by Google

Du 30 janvier 1766. — La place de receveur des droits de la tour, devenue vacante par suite de la mort du sieur Gruer, qui en était pourvu, a été donnée au sieur Delbos de Laboret, son gendre.

Du 7 août 1781. — Lettre du sieur Correnson, commis aux classes de la marine, donnant le détail des fonds nécessaires au paiement des officiers, aumôniers, officier marinier et matelots, gardiens et employés au service de la tour de Cordouan pendant le premier quartier de 1781.

Collection de neuf lettres de l'ingénieur Teulère, du 14 septembre 1781 au mois d'août 1788, toutes relatives aux travaux de Cordouan et à la construction d'une jetée pour le port de Royan.

Du 27 juillet 1793. — Arrêté du directeur du département de la Gironde pour qu'il soit délivré aux citoyens Lanne et Cie 8,720 liv. 12 sols pour solde de l'approvisionnement des huiles, mèches et chiffons à l'usage du phare de Cordouan pendant les six derniers mois de 1793.

Du 2 vendémiaire an IV. — Estimation et vente du mobilier de la chapelle de Cordouan qu'a fait enlever de la tour le directeur du district de Bordeaux.

Je m'arrête à la fin du XVIIIe siècle, les documents me paraissant depuis trop faciles à consulter; du reste, rien de très important n'a été fait à la tour, sinon la substitution du système Fresnel (juillet 1823) au mode d'éclairage ancien de l'ingénieur Teulère.

Comme je l'ai indiqué dans le courant de la présente note, quelques-uns de ces documents proviennent des fonds de la Bibliothèque nationale et de celle de l'Arsenal; mais le plus grand nombre a été copié aux Archives de la Gironde, où les obligeants fonctionnaires (mes amis particuliers) m'ont facilité les recherches. Le reste a été pris dans les intéressantes et curieuses publications de la Société des Archives, dont je fais partie, et aux archives de la marine déposées au magasin des vivres de Bacalan; enfin les lettres de l'ingénieur Teulère m'ont été communiquées par M. Jules Delpit, le savant secrétaire général fondateur de la Société des archives de la Gironde.

Permettez-moi, Messieurs, en terminant, de revenir sur les archives de la marine de Bacalan, dont je viens de vous parler. L'autorisation qu'a bien voulu me donner M. le Ministre de la marine, m'a procuré l'occasion de les consulter, et bien qu'à peine en partie classées, j'ai pu y rencontrer des documents de la plus grande valeur pour notre histoire locale à l'époque de la guerre de l'Indépendance de l'Amérique.

Si à la reprise de mes recherches, que j'ai dû interrompre pendant la saison d'hiver, je trouve des pièces pouvant intéresser la Société de géographie, je me ferai à la fois un plaisir et un devoir de les lui communiquer. Gustave Labat.

Digitized by Google

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST.

SECTION CENTRALE

Séance générale du 13 janvier 1887.

Présidence de M. le commandant BONETTI, vice-président.

La séance est ouverte à huit heures trois quarts.

Sont présents au bureau : MM. Hautreux, Lanneluc, Manès, Bella, Lapierre et Mengeot.

M. Manès, secrétaire général, fait connaître les noms des nouveaux membres proposés pour faire partie de la Société. Ce sont : MM. Labat (Gustave), archéologue, 32, rue Émile-Fourcand ; Duguet (Pierre-Gabriel), avoué à la Cour, 2, place Rohan ; Bernède (Pierre-Émile), artiste peintre, 39, rue de Lyon ; Genès du Repaire, consulat de Grèce et d'Italie.

Tous ces membres sont admis à l'unanimité.

L'Assemblée, en outre, sur la proposition du Bureau, décerne à M. Grandidier, membre de l'Institut, la qualité de membre honoraire, et à M. Josse, officier d'ordonnance du ministre de la guerre, celle de membre correspondant.

M. le Président donne ensuite la parole à M. Sarazin pour les nouvelles géographiques suivantes :

« Les nouvelles géographiques importantes, les grandes explorations n'abondent pas pour ce mois ; par contre, les revues et les journaux ont recueilli un grand nombre de faits secondaires intéressant particulièrement la géographie politique et économique. Ce sont ces questions de détail, ces légères modifications à la carte politique du monde que nous allons brièvement résumer, en nous aidant surtout de l'*Afrique explorée et civilisée* et de la *Gazette géographique*.

» En Afrique, l'Égypte continue à fixer l'attention par la lutte qu'elle soutient contre les rebelles du Soudan. La nouvelle que Kassala est tombée aux mains des Abyssins paraît se confirmer. Suivant d'autres informations dignes de foi, Émin-Bey, un lieutenant de Gordon, déjà connu par ses explorations dans le district des sources du Nil et par son administration intelligente et énergique dans les provinces équatoriales de l'Égypte, a résisté victorieusement jusqu'à ce jour aux attaques des madhistes et des peuples nègres du voisinage. Mais ne peut-il pas succomber d'un moment à l'autre, s'il reste plus longtemps abandonné à ses propres forces, aux seules ressources du pays?

Digitized by Google

Il importe donc de le secourir au plus tôt. Une expédition pacifique pour le délivrer s'organise en Angleterre; Stanley en a accepté le commandement, et l'on croit qu'elle pourra partir dans deux mois.

» Quant aux routes que peut prendre l'expédition pour gagner Wadelaï, où se trouve Émin-Bey, elles sont au nombre de quatre :

» 1° La route proposée par Thomson, de Zanzibar et de Mombas au Nil, à travers le pays des Massaï;

» 2° La route dite de Stanley, de Zanzibar au Nil par l'Ousouri, le Victoria-Nyanza, l'Ouganda et l'Ounyoro;

» 3° La route proposée par M. Wauters, par l'Arououimi ou par le Mobangi, deux affluents de droite du Congo;

» 4° La route proposée par M. Pelkin, de Zanzibar au lac Albert, par Nyagoma, le lac Alexandra et le Mouta-Nzigué.

» Nous ne quitterons pas l'Égypte sans mentionner l'accord établi récemment entre le gouvernement égyptien et la Compagnie du canal de Suez, au sujet de l'élargissement de ce dernier. En vertu de cet accord, la largeur du canal sera de 44 mètres de Port-Saïd aux lacs Amers, et de 65 mètres des lacs Amers à Suez.

» Cette amélioration est destinée, on le comprend, à faciliter, à accroître la navigation déjà si considérable dans ce canal. Une dépêche d'Ismaïlia nous apprend que, du 21 au 31 décembre dernier, 89 navires ont passé le canal, et que la recette du service du transit s'est élevée à 1,680,000 francs.

» Entre l'Égypte et la Tripolitaine s'étend le désert de Lybie. M. Robecchi, il y a quelques mois, en a entrepris la traversée en partant du Caire pour se rendre à Tripoli. Il est arrivé sans trop d'ennuis à l'oasis de Siwah, l'ancienne oasis de Jupiter Ammon, et il a recueilli d'utiles renseignements sur ces lieux peu connus, principalement sur la tribu des Senagras, qui paraît compter environ 20,000 habitants. On ignore actuellement si l'explorateur a pu accomplir la seconde partie de son voyage, et vaincre la résistance du chef de Siwah qui inclinait fortement à s'y opposer.

» On signale encore, dans la Tripolitaine, la prise de Rhat par les Touaregs. Cette ville est importante par son grand marché de sel, et par sa position sur la route des caravanes qui se rendent de Tripoli au Soudan occidental.

» En Tunisie, les frontières maritimes viennent d'être fixées du côté de la Tripolitaine; un groupe important de dissidents est rentré sur le territoire du bey.

» En Algérie, la colonisation continue à se développer dans d'excellentes conditions. Les travaux publics se multiplient, les richesses naturelles du sol sont de plus en plus exploitées, et la population augmente dans des proportions notables. D'après le recensement de 1886, dont les résultats viennent d'être publiés,

Digitized by Google

il y a en Algérie 3,753,196 habitants, répartis de la manière suivante :

» Français : 219,627 ;
» Israélites naturalisés : 42,595 ;
» Étrangers : 206,212 ;
» Musulmans : 3,284,762.

» C'est une augmentation de 496,244 habitants depuis 1881. Elle est de 23,209 habitants pour les Français, de 6,932 pour les Israélites naturalisés, de 23,838 pour les étrangers, et de 442,265 pour les Musulmans.

» L'accroissement du nombre des étrangers et des Musulmans a fait naître de vives inquiétudes chez d'excellents esprits. Sont-elles justifiées? En ce qui concerne les étrangers, nous pourrions répondre tout d'abord que, si l'élément français n'a pas la prépondérance, la terre, du moins, est française; nous avons l'avantage du fait accompli, de la position acquise. Puis, ces étrangers que nous accueillons avec empressement, n'ont-ils pas tout intérêt à rester sous le régime français qui leur donne beaucoup plus d'avantages que celui qu'ils quittent librement? Car il est incontestable qu'ils trouvent en Algérie plus de sécurité et une meilleure existence que dans leur propre pays. On a remarqué souvent, d'ailleurs, que ces étrangers, les Espagnols surtout, recherchent l'alliance des familles françaises et deviennent facilement Français. Néanmoins, il faut le reconnaître, dans l'état actuel des choses, la concurrence italienne, et surtout espagnole, est redoutable, et la métropole fera bien, tout en laissant à ses nationaux le plus de libertés possibles, de les protéger contre leurs rivaux.

» Quant aux Musulmans, il y a lieu de distinguer deux éléments : l'un assimilable, le Kabyle, laborieux et sédentaire; l'autre irréconciliable, l'Arabe, nomade et pasteur. Ce dernier seul est fanatique et croit sérieusement au Koran, qui le pousse à la guerre en lui enseignant que le paradis est à l'ombre des épées, et l'éloigne du travail, car là, dit Mahomet, où entre la charrue, entre la honte. Si c'est ce dernier élément qui se développe surtout (les statistiques que nous avons sous les yeux sont muettes à ce sujet), nous devons le déplorer, autant dans l'intérêt de la civilisation générale que dans l'intérêt particulier de la France; si, au contraire, l'augmentation porte sur les Kabyles, nous n'avons pas, croyons-nous, à nous en plaindre, car ils paraissent fatalement destinés à apprendre notre langue et à devenir Français.

» Les nouvelles du Sénégal sont généralement satisfaisantes. Le lieutenant-général organise le protectorat dans le Cayor qui vient d'être dompté; il a pacifié aussi les possessions françaises du Grand-Bassam, et pris des précautions pour empêcher les troubles qui divisent les Maures Trarzas depuis l'assassinat du roi Ely, d'avoir quelque retentissement dans notre colonie.

Digitized by Google

» Par contre, il est vrai, les Peuls continuent à émigrer vers le Nioro, et si leur départ devenait général, Saint-Louis aurait grand'peine à s'approvisionner en bétail.

» On signale encore de Saint-Louis le départ de la colonne du Haut-Fleuve composée de 1,301 personnes, dont 1,200 combattants, sous le commandement du colonel Gallieni. On croit que le colonel a la mission d'organiser civilement les territoires du Haut-Sénégal, et de passer des traités avec les rois nègres qui mettent encore des obstacles aux transactions commerciales avec Tombouctou. Le lieutenant de vaisseau Caron doit se rendre à cette dernière ville avec la petite canonnière à vapeur le *Niger*, actuellement sur le fleuve de ce nom, devant le poste fortifié de Bammako. D'autre part, M. Viard cherchera à atteindre Tombouctou par la voie de terre. C'est la continuation des efforts entrepris il y a quelques années pour nous ouvrir une route entre le Sénégal et l'Algérie. Nous ne pouvons trop nous hâter si nous voulons devancer les Anglais à Tombouctou, car pendant que nous descendons pas à pas le fleuve par le nord, ils le remontent fiévreusement par le sud. Tous les patriotes doivent donc faire des vœux pour le succès de la mission Gallieni.

» L'Ouest africain n'offre rien de particulier; le départ même de M. de Brazza ne paraît pas encore être définitivement fixé. On sait que la Compagnie de Fives-Lille a fait établir pour lui, d'après un système dont elle a le brevet, deux ponts destinés au Congo français. « Ce système réalise de grands progrès dans la construction et le montage des ponts, sans le secours d'ouvriers d'art et avec la plus grande rapidité. Des soldats, des marins, des indigènes peuvent monter en une demi-heure des ponts d'une longueur de 20 mètres, sur lesquels passent avec sécurité des hommes, des mulets, des voitures pesamment chargées. Tous les éléments de ces grands ponts, jusqu'à une longueur de 30 mètres, sont divisibles et transportables à dos d'hommes, à travers les pays les plus sauvages et les plus accidentés, sans routes (1). »

» Il reste à mentionner, sur la côte occidentale d'Afrique, une dépêche de Cap-Town aux journaux anglais, d'après laquelle on éprouve à Angra-Pequena une certaine inquiétude sur le sort de M. Lüderitz, le promoteur de la colonisation allemande dans l'Afrique occidentale. Depuis le mois d'octobre on est sans nouvelles de cet explorateur qui, à cette époque, se trouvait à l'embouchure du fleuve Orange. Des détachements ont été envoyés à sa recherche.

» L'Afrique australe appelle surtout l'attention par la convention conclue récemment entre l'Allemagne et le Portugal. Elle fixe les limites des possessions portugaises et allemandes, et détermine les régions du centre où ces deux puissances devront désormais exercer librement leur action.

(1) *L'Afrique explorée et civilisée.*

Digitized by Google

» Les limites des possessions portugaises sont, au sud de l'Angola, le cours du Cunéné depuis son embouchure jusqu'aux deuxièmes cataractes, la montagne Chella ou Canna jusqu'au Cubango, le cours de ce fleuve vers le sud et l'est jusqu'à Andara, d'Andara jusqu'au Zambèze en coupant ce fleuve à la hauteur des rapides de Cetime.

» Les limites au nord du Mozambique sont le cours du Rovuma jusqu'à son confluent avec le Msinje, et de là aux rives du Nyassa.

» L'Allemagne s'engage à n'acquérir aucune domination sur les territoires compris dans ces limites, à n'accepter aucun protectorat, et à ne contrarier en rien l'influence portugaise dans toute la région située entre l'Angola et le Mozambique. Elle reconnaît au Portugal le droit d'exercer dans cette région son action souveraine et civilisatrice, en tenant compte de quelques droits acquis par d'autres puissances.

» Une autre convention entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne règle les intérêts respectifs de ces deux puissances dans l'Afrique orientale et consacre le démembrement du sultanat de Zanzibar.

» Par cette convention, l'Angleterre et l'Allemagne reconnaissent la souveraineté du sultan de Zanzibar :

» 1° Sur les îles Zanzibar et Pemba, ainsi que sur les petites îles qui les entourent dans un rayon de douze milles maritimes, et sur les îles Lannu et Mafia ;

» 2° Sur une zone de territoire large de quinze milles maritimes, s'étendant le long de la côte, du cap Delgado à Kipini et à l'embouchure de l'Ozi ;

» 3° Sur les stations de Kiomadjou, Barawa, Merka, Makdishou, avec un circuit dans l'intérieur de dix milles maritimes environ, et sur Warsheik avec un circuit de cinq milles maritimes.

» Au nord de Zanzibar, le sultan de Witou, qui est sous le protectorat allemand, obtiendra en propriété la baie de Manda. Quant aux limites des territoires où l'Allemagne et l'Angleterre pourront exercer leur autorité, il a été convenu que la souveraineté allemande s'exercera sur tout le pays qui s'étend de l'embouchure de la Rovuma jusqu'au Kilimandjaro, y compris cette montagne, tandis que l'Angleterre s'est réservée les districts au nord-est de cette chaîne jusqu'à la Dana, où aboutit la route commerciale de Mombas au Victoria-Nyanza et aux sources du Nil.

» La Grande-Bretagne s'engage en outre à appuyer les négociations de l'Allemagne avec le sultan ayant pour but d'affermer à la Société allemande de l'Afrique orientale les recettes douanières dans les ports de Dar-es-Salam et Vangani, contre une redevance annuelle que paierait la Société au sultan.

» Tel est le résumé de cet accord auquel le sultan de Zanzibar et le gouvernement français ont adhéré.

Digitized by Google

» Dans cette partie orientale de l'Afrique, les Somalis ont donné, il n'y a pas longtemps, de nouvelles preuves de leur férocité : c'est l'assassinat de l'explorateur allemand Juehlke à Kismajo, près de l'embouchure du Jubâ; c'est le massacre de l'équipage du *Pingouin* à Ambado, au sud du golfe de Tadjourah. Le ministre de la marine a reçu, ces derniers jours, un télégramme du commandant d'Obock annonçant que le chef du guet-apens d'Ambado et un des meurtriers des matelots sont entre ses mains.

» Enfin, il reste à mentionner sur le continent noir l'exploration du lac Salé (Bahr-Assal) par l'ingénieur français, M. Suais. Ce lac est situé à 18 kilomètres environ du golfe de Tadjourah, entre des montagnes abruptes, à 171 mètres au-dessous de la mer. D'une superficie considérable, il est presque entièrement desséché, et laisse à découvert des millions de tonnes de sel dont l'extraction serait des plus simples, et qu'on amènerait facilement à la côte au moyen d'un petit chemin de fer. C'est le Bahr-Assal qui fournit le sel à une grande partie du Harrar et des pays somalis. Il peut y avoir là une source de richesse pour l'avenir.

» Parmi les îles africaines, les Comores et Madagascar continuent à fixer l'attention. Le sultan de la Grande-Comore et celui de Mohéli se sont décidés à recevoir les résidents qui sont accrédités auprès d'eux; mais le sultan d'Anjouan refuse toujours de recevoir notre résident.

» A Madagascar, bien qu'il se confirme que M. Le Myre de Vilers ait demandé l'autorisation de rentrer en France, les dépêches officielles représentent la situation comme étant très satisfaisante, et les faits semblent corroborer ces rassurantes nouvelles. A la fête du Bain, la reine a tenu à manifester son désir de vivre en bonne intelligence avec la France, et le résident général a été l'objet d'attentions exceptionnelles. On sait aussi que le premier ministre a envoyé son fils en France pour présenter au président de la République les compliments de la reine, et que douze jeunes Malgaches, amenés par le vice-résident à Tananarive, ont été répartis entre différentes écoles pour s'y initier à nos connaissances.

» Signalons de plus la concession à une compagnie française d'une ligne télégraphique entre Tamatave et Tananarive, et le renoncement de la cour d'Émyrne à s'adresser à des maisons étrangères pour emprunter les sommes nécessaires au remboursement de l'indemnité prévue par le traité. Un contrat vient d'être signé avec le Comptoir d'escompte qui reçoit en garantie les douanes des principaux ports : Andakube, Majunga, Vatomandry, Vohémar, Fénérive, dont les recettes seront perçues sous la surveillance de cette société financière.

» On annonce également que M. Suberbie, notre compatriote,

Digitized by Google

a obtenu du premier ministre hova le privilège de construire des ports et d'installer des quais à Tamatave, Fénérive et Majunga, en même temps que d'établir des phares sur la côte orientale.

» Tous ces faits seraient-ils les signes précurseurs d'une ère nouvelle pour l'influence de la France et de la civilisation dans la grande île Malgache?

» Après l'Afrique, l'Asie est la contrée qui nous fournit le plus de nouvelles dignes d'attention.

» C'est d'abord la mission Bonvalot arrêtée par les Afghans et mise en liberté après trois semaines de captivité. Nos compatriotes n'ont été l'objet d'aucun mauvais traitement; les Afghans se sont contentés de les garder à vue. Mais l'émir de Kaboul leur ayant fait rigoureusement interdire la route du Kafiristan, ils ont dû reprendre celle de Samarcande. Une dépêche de M. Bonvalot a fait connaître récemment l'arrivée de la mission dans cette ville, et, dans une lettre adressée à la Société de géographie de Paris, il informe que lui et ses compagnons partent dans la direction de Merv d'où ils essaieront une seconde fois de pénétrer dans l'Afghanistan.

» En Birmanie, la situation paraît s'être améliorée dans ces derniers temps. De nombreuses soumissions ont eu lieu, et, suivant une dépêche de Mandalay, l'archevêque bouddhiste aurait déclaré au général Roberts que le clergé bouddhiste est prêt à donner son concours aux autorités britanniques pour la pacification du pays.

» Les lettres reçues du Cambodge rapportent que l'insurrection diminue aussi dans ce royaume, et qu'il y a une reprise très marquée dans le mouvement commercial.

» On ne saurait en dire autant de l'Annam, toujours fort troublé. Une dépêche adressée au *Temps* signale une heureuse campagne du commandant Bertrand dans le Quang-Binh au nord de Hué, et une autre du lieutenant-colonel Boilève dans le Quang-Nam, riche province située au nord de celle de Hué. Mais il y a loin de ces succès partiels à l'entière pacification du royaume; un télégramme officiel vient d'annoncer que les partisans de Thuyet ont attaqué un détachement français dans le Than-Hoa, partie septentrionale de l'Annam, et qu'ils nous ont tué plusieurs hommes.

» Au Tonkin, le général Munier a occupé Mon-Kaï où a été massacré M. Haïtce. La commission de délimitation y arrivera bientôt et commencera ses opérations de ce côté. On signale en outre, sur différents points, des engagements sans importance Dans le Delta, la situation est plus calme; on va entreprendre d'importants travaux à Hanoï; la construction des quais et l'éclairage de la ville par la lumière électrique sont décidés.

» L'importante question des relations commerciales entre nos possessions indo-chinoises et le Laos est remise à l'ordre du jour

Digitized by Google

par un jeune officier démissionnaire de l'armée italienne, M. le capitaine Charles Pinson. Cet officier, qui a été pendant trois ans et demi instructeur dans l'armée siamoise, est arrivé il y a quelques semaines à Paris, venant de Luang-Prabang, dans le Laos; il indique d'une manière précise, dans un mémoire adressé au gouvernement français, les deux routes commerciales à ouvrir, par le bassin supérieur du Mékong, avec le Yunnan et le Tonkin. Deux routes commerciales, dit-il, vont de Luang-Prabang aux provinces françaises : une, vers l'est, traverse le pays des Ho et aboutit à Hanoï; l'autre, vers le sud-est, redescend le Mékong jusqu'au 18e degré de latitude nord, et après, par route de terre ou bien par un des affluents dudit fleuve, se dirige vers Hué.

» Pour terminer cette revue nécessairement sommaire des nouvelles géographiques en Asie, nous indiquerons encore la cession de Port-Hamilton par les Anglais aux Chinois. Les conditions stipulées par l'Angleterre sont qu'aucune puissance n'aura le droit d'arborer son pavillon sur cette île.

» En Océanie, la géographie n'a que de menus faits à enregistrer. C'est l'annexion par l'Allemagne, à la suite d'une entente avec l'Angleterre, des îles Bougainville, Choiseul et Isabelle dans l'archipel Salomon; c'est l'insurrection de Mindanao qui paraît avoir pour cause principale la défense faite par l'Espagne aux indigènes de pratiquer l'esclavage; c'est le massacre de l'équipage entier du navire *Emily*, employé à la pêche des huîtres perlières, sur la côte de la Nouvelle-Guinée, à Johnant-Island, près de Gordon-village; c'est le départ de M. Alfred Marche, chargé par le ministère de l'instruction publique d'une mission scientifique aux îles Mariannes; c'est enfin, dans la Nouvelle-Calédonie, l'établissement d'un impôt de capitation sur les Canaques, et la découverte d'importantes mines de charbon.

» En Amérique, on a déjà signalé ici même l'expédition Prosper à la Terre-de-Feu; elle semble avoir démontré que la côte du détroit de Magellan, à l'ouest du mont Dinero, est très riche, et que l'on rencontre de l'or dans la plupart des cours d'eau qui ont leur embouchure sur ce point.

» A la suite de ces découvertes, M. Lista, un officier de marine de la République Argentine, a été chargé par le gouvernement de ce pays d'étudier, tant au point de vue scientifique qu'au point de vue économique, la zone qui s'étend du cap Saint-Esprit, au nord, jusqu'à la Bahia Aguirre, au sud.

» Rappelons aussi que M. Thouar, notre compatriote, a dû se mettre en route le 15 novembre, avec la mission de reconnaître les vastes étendues qui aboutissent au Chaco, et à travers lesquelles le gouvernement bolivien voudrait créer une route carrossable.

Digitized by Google

» Si, après ce tour rapide du monde, nous revenons en Europe, nous aurons à constater un fait qui nous touche de plus près, et sur lequel nous voudrions appeler votre attention d'une manière toute spéciale, là étant le grand danger que court notre race. Nous voulons parler de la population française qui, d'après le recensement effectué le 30 mai 1886, est de 38,218,903 habitants.

» Cette statistique, si tristement éloquente, prouve que nous n'augmentons plus; elle justifie toutes les craintes de ceux qui, en 1881 et même avant, ont jeté le cri d'alarme. L'état même s'est aggravé; le mal a empiré, et il empire chaque jour. Tandis qu'en Allemagne, l'excédent des naissances sur les décès est de 500,000 par an, en Angleterre de 300,000, en Russie d'un million, aux Etats-Unis d'à peu près autant, en France cet excédant a été en moyenne de 120,000 dans la dernière période décennale.

» Nos plus belles provinces, comme la Normandie et la Guienne, se dépeuplent à vue d'œil. Les grandes villes croissent, il est vrai, mais seulement par suite de l'immigration des campagnards et l'on sait que la population d'une ville abandonnée à elle-même s'éteint au bout de quelques générations, quatre ou cinq, d'après le Dr Jacobi. Et quant à nos campagnes, la source de notre force, la garantie de notre vitalité, elles sont en voie de dépopulation.

» Comment expliquer ce fait? La plupart des démographes les plus compétents sont unanimes à reconnaître que la richesse de la France, l'aisance générale, est la principale cause de notre infécondité. Dans les pays comme l'Allemagne, l'Angleterre, la Russie, où la misère sordide coudoie les fortunes colossales, peu importe à l'homme du peuple d'avoir beaucoup d'enfants : un seul sera aussi malheureux que dix. C'est aux enfants à se créer une position, les parents vivent libres de tout souci à cet égard. En Angleterre, le droit d'aînesse simplifie encore la situation : les cadets, même dans les familles riches, naissent pauvres; à eux de travailler et de conquérir une fortune; tout le patrimoine est à l'aîné. On l'a dit avec raison, le droit d'aînesse a pour résultat de ne faire qu'un imbécile par famille.

» Mais en France, il n'en est pas ainsi. Nos sentiments d'égalité se révoltent en face de cette criante injustice, et sont en cela parfaitement conformes au vœu de la nature. L'affection devant être la même, le droit de chacun ne saurait être différent; en d'autres termes, chacun a droit à une part égale. Et comme la France est peuplée surtout de petits propriétaires, il s'ensuit que, voulant laisser à leurs héritiers des revenus suffisants pour vivre commodément, et ne disposant pas de grands biens, ils se croient forcés de limiter le nombre de ces héritiers. Cela est si vrai que c'est dans les provinces les plus riches, où le paysan est le plus à son aise, que la diminution de la population s'est mani-

Digitized by Google

festée tout d'abord. La Bretagne et les pays granitiques du centre, beaucoup plus pauvres, continuent au contraire à voir leur population grandir, et ce sont nos plus pauvres provinces qui maintiennent actuellement le niveau de la population française.

» Mais ce mouvement ascendant, combien de temps durera-t-il encore? Ne cessera-t-il pas lorsque l'aisance aura pénétré dans ces régions jusqu'ici délaissées? Et que deviendra alors la population française? Grosse question, perspective d'autant plus menaçante que nos voisins germaniques deviennent de jour en jour plus nombreux. Nous sommes 38 millions, les Allemands sont 49 millions. Dans cinquante ans combien seront-ils, et combien serons-nous? Si fermes que nous puissions être, nous ne pouvons nous empêcher de frémir en voyant l'avenir si sombre.

» On a songé, pour enrayer le mal, à différents remèdes que nous n'examinerons pas. Bornons-nous à dire que le plus efficace, selon nous, c'est l'assimilation des indigènes de nos colonies d'Afrique; c'est la création d'une France africaine, à laquelle nous devons nous employer de toutes nos forces, car il ne faut pas que la France périsse, elle ne peut pas périr, elle ne périra pas si nous le voulons. »

Le compte rendu des nouvelles géographiques terminé, M. Labat, archéologue, a la parole pour sa communication sur la Tour de Cordouan. C'est l'historique de l'ancienne tour de Cordouan, depuis 1409 jusqu'à la fin du XVIIe siècle. Ce travail repose sur des documents que l'auteur a empruntés à la Bibliothèque nationale, à celle de l'Arsenal, aux Archives de la Gironde, aux publications de la Société des Archives, et aux Archives de la marine déposées au magasin des vivres de Bacalan. En consultant ces dernières, l'auteur a rencontré des documents de la plus grande valeur pour l'histoire de Bordeaux à l'époque de la guerre de l'indépendance américaine. Il termine en déclarant qu'il se fera un devoir et un plaisir de communiquer à la Société de géographie ceux des résultats de ses recherches qui peuvent lui être utiles.

M. le Président prend acte de cet engagement, et remercie chaleureusement, tant en son nom qu'au nom de l'assemblée tout entière, M. l'archéologue Labat pour son instructive et consciencieuse communication.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à dix heures et demie.

Le Secrétaire,

SARAZIN.

Digitized by Google

NOTES GÉOGRAPHIQUES

Recensement de la population de la France en 1886. — Le *Journal officiel* du 6 janvier 1887 publie les résultats du recensement de la population de la France, effectué le 30 mai 1886, en conformité d'un décret du 5 avril 1886. Ces résultats sont exprimés dans un rapport adressé par le président du Conseil, ministre de l'intérieur et des cultes, au président de la République.

Nous extrayons de ce rapport les passages qui suivent.

Le rapport rappelle d'abord que le chiffre de la population sert de base à l'application de diverses lois d'impôt et d'organisation administrative. Puis il signale les principaux changements survenus, dans les circonscriptions territoriales et dans la population, depuis le précédent recensement de 1881.

« D'après le dénombrement de 1881, qui a eu lieu au mois de décembre de la même année, le nombre des arrondissements était de 362, celui des cantons de 2,868 et celui des communes de 36,097. Quant à la population totale, elle s'élevait à 37 millions 672,048 habitants.

» On compte actuellement 362 arrondissements, 2,871 cantons, 36,121 communes et 38 millions 218,903 habitants.

» Le nombre des arrondissements est donc resté le même; celui des cantons a augmenté de 3 unités, par suite de la création de deux nouvelles justices de paix à Marseille (loi du 13 novembre 1885) et d'une nouvelle circonscription judiciaire à Denain (Nord) (loi du 29 décembre 1886).

» Quant au chiffre des communes, il s'est accru de 23, déduction faite de 7 suppressions prononcées depuis le précédent recensement. »

Suit le tableau des communes supprimées ou créées, avec la date de la suppression ou de la création.

» Lors du précédent dénombrement, les 87 départements de la France comptaient 37 millions 672,048 habitants. La population recensée en 1886 s'élève à 38 millions 218,903 individus. C'est donc une augmentation de 546,855.

Pendant la période de 1876 à 1881, l'accroissement avait été plus sensible (766,210); mais il faut tenir compte de cette circonstance que le recensement de 1881 a porté sur un espace complet de cinq années, tandis que celui de 1886 n'embrasse qu'une période de quatre ans et cinq mois environ (de fin décembre 1881 à fin mai 1886). »

Suit le tableau de la population par département; ce tableau montre comment les augmentations ou les diminutions de la population se répartissent par département.

« On voit, d'après ce tableau, que cinquante-huit départements

Digitized by Google

sont en progression, tandis que, dans les vingt-neuf autres, il y a décroissance.

» Parmi les premiers, il faut citer le Finistère, la Gironde, la Loire-Inférieure, le Nord, le Pas-de-Calais, le Rhône, la Seine et le département de Seine-et-Oise. Quant aux diminutions, elles sont surtout sensibles dans les départements de l'Eure, du Gers, du Lot, de la Haute-Marne et de l'Orne.

» En 1881, cinquante-trois départements étaient en augmentation et trente-quatre en décroissance. La proportion est donc restée à peu près la même. »

Suit le tableau comparatif de la population en 1886 et en 1881 dans les villes ayant au moins 30,000 habitants.

Ce tableau montre que « le déplacement s'opère surtout au profit des grands centres. C'est là une loi d'attraction qu'explique aisément le plus de facilité des conditions d'existence dans les grandes agglomérations.

» D'après ce tableau, on constate, en effet, qu'à elles seules les villes ci-dessus désignées représentent un accroissement de population de 309,126 habitants.

» Il est à remarquer cependant que la ville de Saint-Etienne, qui avait déjà perdu 2,206 habitants de 1876 à 1881, est de nouveau en décroissance de 5,938, et que, pour Paris, l'augmentation n'est que de 75,527 habitants, alors qu'elle était en 1881 de 280,217.

» Il est certain que la population de quelques grandes villes a une tendance marquée à se répandre dans la banlieue, afin de pouvoir ainsi participer aux avantages qu'offre le voisinage de la cité sans subir les charges équivalentes; peut-être est-ce là une des causes pour lesquelles le mouvement ascensionnel de la population se ralentit. L'augmentation des communes de Boulogne, Levallois-Perret et Saint-Denis, qui voient leur population s'accroître tous les ans dans des proportions considérables et qui comptent aujourd'hui de 30 à 48,000 habitants, semble justifier cette hypothèse.

» D'un autre côté, il ne faut pas perdre de vue que les deux précédents recensements ont été faits au mois de décembre, tandis que le dernier a eu lieu le 30 mai, et que, par suite, les conditions dans lesquelles ces opérations se sont effectuées n'étaient pas identiques. »

Voici le tableau de toutes les communes de France d'après le chiffre de leur population :

Nombre des communes ayant une population au-dessous de 100 habitants, 768.

De 101 à 200, 3,600.

De 201 à 300, 4,895.

De 301 à 400, 4,299.

De 401 à 500, 3,619.

Digitized by Google

De 501 à 1,000, 10,362.
De 1,001 à 1,500, 3,945.
De 1,501 à 2,000, 1,892.
De 2,001 à 2,500, 828.
De 2,501 à 3,000, 553.
De 3,001 à 3,500, 335.
De 3,501 à 4,000, 218.
De 4,001 à 5,000, 245.
De 5,001 à 10,000, 328.
De 10,001 à 20,000, 135.
De 20,001 habitants et au-dessus, 99.
— Total: 36,121.

Les indications qui précèdent sont consignées avec tous leurs développements dans trois états qui comprennent:

1° L'état de la population des départements; 2° l'état de la population des arrondissements et des cantons; 3° l'état de toutes les communes classées par départements, arrondissements et cantons, avec l'indication de leur population totale, comptée à part, municipale et agglomérée.

Le premier état, population par département, avec indication du nombre des arrondissements, des cantons et des communes dans chaque département, est inséré au *Journal officiel* du 6 janvier 1887. Les deux autres états seront insérés au *Bulletin des lois*.

Villes de plus de 30,000 habitants :

Paris	2,344,550	habitants.
Lyon	401,930	—
Marseille	376.143	—
Bordeaux	240,582	—
Lille	188,272	—
Toulouse	147,617	—
Nantes	127,482	—
Saint-Étienne	117,875	—
Le Havre	112,074	—
Rouen	107,163	—
Roubaix	100,299	—
Reims	97,903	—
Amiens	80,288	—
Nancy	79,038	—
Nice	77,478	—
Angers	73,044	—
Brest	70,778	—
Toulon	70,122	—
Nîmes	69,898	—
Limoges	68,477	—
Rennes	66,139	—

Digitized by Google

Dijon.....	60,855	habitants.
Orléans.....	60,826	—
Tours.....	59,585	—
Calais (1).....	58,969	—
Tourcoing.....	58,008	—
Le Mans.....	57,501	—
Montpellier.....	56,765	—
Besançon.....	56,511	—
Grenoble.....	52,484	—
Versailles.....	49,852	—
Saint-Denis.....	48,009	—
Saint-Quentin.....	47,353	—
Troyes.....	46,972	—
Clermont-Ferrand.	46,718	—
Boulogne-sur-Mer..	45,916	—
Caen.....	43,809	—
Bourges.....	42,829	—
Béziers.....	42,785	—
Avignon.....	41,007	—
Lorient.....	40,055	—
Dunkerque	38,025	—
Cette.....	37,058	—
Cherbourg.....	37,013	—
Poitiers.....	36,878	—
Levallois-Perret (Seine)	35,649	—
Angoulême	34,647	—
Perpignan.....	34,183	—
Rochefort.....	31,256	—
Laval.....	30,627	—
Pau	30,626	—
Boulogne-s.-Seine..	30,084	—
Douai.....	30,030	—

La population de Bordeaux est de 240,582 habitants; elle était, au recensement de 1881, de 221,305 habitants; augmentation, 19,277 habitants.

Le département de la Gironde compte 775,845 habitants, répartis entre 6 arrondissements, 48 cantons, 552 communes.

Pour rédaction et extraits :

J. Gebelin.

(1) D'après la loi du 19 janvier 1885, les villes de Calais et de Saint-Pierre-lès-Calais ont été réunies en une seule municipalité.

Digitized by Google

DÉPARTEMENTS	POPULATION EN 1886	DÉPARTEMENTS	POPULATION EN 1886
Ain	364,408	Loiret	374,875
Aisne	555,925	Lot	271,514
Allier	424,582	Lot-et-Garonne	307,437
Alpes (Basses-)	129,494	Lozère	141,264
Alpes (Hautes-)	122,924	Maine-et-Loire	527,680
Alpes-Maritimes	238,057	Manche	520,865
Ardèche	375,472	Marne	429,494
Ardennes	332,759	Marne (Haute-)	247,781
Ariège	237,619	Mayenne	340,063
Aube	257,374	Meurthe-et-Moselle	431,693
Aude	332,080	Meuse	291,971
Aveyron	415,826	Morbihan	535,256
Belfort (territoire de)	79,758	Nièvre	347,645
Bouches-du-Rhône	604,857	Nord	1,670,184
Calvados	437,267	Oise	403,146
Cantal	241,742	Orne	367,248
Charente	366,408	Pas-de-Calais	853,526
Charente-Inférieure	462,803	Puy-de-Dôme	570,964
Cher	355,349	Pyrénées (Basses-)	432,999
Corrèze	326,494	Pyrénées (Hautes-)	234,825
Corse	278,501	Pyrénées-Orientales	211,187
Côte-d'Or	381,574	Rhône	772,912
Côtes-du-Nord	628,256	Saône (Haute-)	290,954
Creuse	284,942	Saône-et-Loire	625,885
Dordogne	492,205	Sarthe	436,111
Doubs	310,963	Savoie	267,428
Drôme	314,615	Savoie (Haute-)	275,018
Eure	358,829	Seine	2,961,089
Eure-et-Loir	288,719	Seine-Inférieure	833,386
Finistère	707,820	Seine-et-Marne	355,136
Gard	417,099	Seine-et-Oise	618,089
Garonne (Haute-)	481,169	Sèvres (Deux-)	353,766
Gers	274,391	Somme	548,982
Gironde	775,845	Tarn	358,757
Hérault	439,044	Tarn-et-Garonne	214,046
Ille-et-Vilaine	621,384	Var	283,689
Indre	296,147	Vaucluse	241,787
Indre-et-Loire	340,921	Vendée	434,808
Isère	581,680	Vienne	342,785
Jura	281,292	Vienne (Haute-)	363,182
Landes	302,266	Vosges	413,707
Loir-et-Cher	279,214	Yonne	355,364
Loire	603,384		
Loire (Haute-)	320,063	Total	38,218,903
Loire-Inférieure	643,884		

Digitized by Google

OUVRAGES REÇUS PAR LA SOCIÉTÉ

(POUR LES OUVRAGES DONT ON DÉSIRE UN COMPTE RENDU, ENVOYER DEUX EXEMPLAIRES)

MONTEIL (capitaine). *Carte des établissements français du Sénégal dressée, par ordre de M. le sous-secrétaire d'Etat au ministère de la marine et des colonies, par M. Monteil, capitaine d'infanterie de marine, avec la collaboration de M. Binger, lieutenant d'infanterie de marine.* 1886, Paris, Challamel, 4 feuilles grand-aigle au 1/750,000e. — MONTEIL. *Notice pour servir à l'étude de la carte des établissements français du Sénégal.* Paris, Challamel, 1886, in-8°, 20 pages. — On a beaucoup fait au Sénégal, beaucoup fait à peu de frais. Le public, dont l'attention est tournée vers des objets plus lointains, ne le sait peut-être pas assez. Il manque à notre colonie du Sénégal une publication périodique, semblable à ce recueil des *Excursions et reconnaissances* qui fait honneur au gouvernement de la Cochinchine, et qui mettrait en lumière les importants résultats scientifiques dus à l'action de la France dans l'Afrique occidentale et spécialement dans le Soudan occidental. Le Sénégal, il est vrai (je ne parle que des époques récentes), a pour lui le bel ouvrage *Sénégal et Niger* publié par notre ministère de la marine, la grande relation de Gallieni *(Voyage au Soudan français)*, le charmant volume du regretté Pietri *(Les Français au Niger)* et de nombreux travaux disséminés dans les revues. Pour ce qui est de la cartographie de diverses régions, il peut même se considérer comme favorisé (cartes du capitaine Vallière, de la mission Derrien et des missions topographiques du Haut-Fleuve, etc.).

Il restait à établir une bonne carte spéciale pour l'ensemble de la colonie du Sénégal et dépendances. Une carte mise dans le commerce, il y a quelques années, trop vantée en France par des amis complaisants, et acceptée faute de mieux, était loin de combler la lacune. Nous avons enfin la carte désirée. C'est celle que vient de publier, il y a quelques mois, M. le capitaine Monteil. D'une exécution très nette, en plusieurs couleurs, agréable à l'œil, elle réunit les conditions d'une grande œuvre scientifique. Bien certainement elle fera autorité et marquera une date dans l'histoire de la cartographie du Sénégal. Elle rejette les affirmations douteuses; mais tout ce qu'on sait, elle le marque, et de la façon la plus précise. Au nord, elle s'étend jusqu'au cap Blanc; au sud, jusqu'à Sierra-Léone; à l'est, jusqu'au delà du Niger; elle distingue très soigneusement les parties de cours d'eau qui ont été vues et relevées et celles qui sont tracées par conjecture. Très détaillée pour la topographie, elle indique, non seulement les barrages des rivières, les che-

Digitized by Google

mins de fer en exploitation, en construction ou à l'étude, non seulement les routes militaires du Haut-Sénégal, mais les itinéraires de voyages, les lignes télégraphiques, les câbles sous-marins, les lignes de paquebots.

La *Notice*, en forme de brochure, qui accompagne la carte fait connaître les documents d'après lesquels la carte a été dressée; elle contient en outre un résumé très net de la géographie physique du Sénégal.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES. *Notices coloniales publiées à l'occasion de l'Exposition universelle d'Anvers en 1885.* Paris, Imprimerie nationale, 1885, 3 volumes grand in-8°, x-664, II-745, VIII-768 pages, avec cartes. — Je suis bien en retard avec cet excellent ouvrage; mais je l'ai mis à profit dès qu'il a paru, je m'en sers tous les jours et je peux en parler en complète connaissance de cause. C'est la meilleure des publications qui ont pour objet de faire connaître les colonies françaises.

On a longtemps attaqué la mauvaise volonté ou l'incurie de nos fonctionnaires en matière de renseignements commerciaux ou coloniaux, et ces accusations se répètent de temps à autre, par habitude. Il n'est rien d'aussi tenace qu'une tradition, même peu justifiée. A cette tradition, il est équitable d'opposer des publications officielles, nombreuses, régulières, soigneusement faites et soigneusement améliorées, comme le *Bulletin consulaire français*, le *Bulletin* du ministère des travaux publics, celui du ministère des finances, les *Annales du commerce extérieur*, l'*Album de statistique graphique*, le *Moniteur officiel du commerce*, etc., etc. Ajoutons, en matière coloniale, les *Annuaires* de nos colonies, les *Statistiques coloniales* annuelles, la *Revue maritime et coloniale*, les journaux officiels des colonies, les comptes rendus des conseils généraux des colonies. Ajoutons encore les *Notices coloniales* que fait paraître de temps à autre notre ministère de la marine, depuis le règne de Louis-Philippe, les notices commerciales sur l'Annam, le Tonkin, la Chine, qu'il a distribuées, durant ces dernières années, à nos chambres de commerce, les publications du gouvernement général de l'Algérie, les ouvrages si remarquables que le gouvernement de la Cochinchine met régulièrement au jour, comme le précieux recueil des *Excursions et reconnaissances*, comme l'*Etat de la Cochinchine française*. Ces ouvrages, on ne les trouve pas sans doute à toutes les vitrines des libraires. Mais on les trouve. Il faut seulement les chercher. Ce qu'on ne sait pas assez dans le public, c'est que la géographie a, pour être sue, besoin d'être apprise, et que cette science a, comme toutes les autres, sa bibliographie. Les renseignements documentaires existent; ils sont imprimés; ils sont dans le commerce. Tout le monde, il est vrai, ne les a pas sous la main; mais ce n'est peut-être pas une raison pour en nier l'existence.

Les trois gros volumes des *Notices coloniales publiées à l'occasion*

Digitized by Google

de l'Exposition universelle d'Anvers composent un monument solide et durable. Pour toutes les colonies françaises (sauf pour l'Algérie et la Tunisie qui ne sont pas comprises dans ce recueil), on trouvera, dans les *Notices*, des renseignements complets et de tout ordre : sol, climat, habitants, moyens de communication, produits, industrie, statistique, tarifs de douane, conditions d'existence, immigration. Ces notices, qui sous le rapport scientifique ont une importance de premier ordre, contiennent en même temps des indications pratiques à l'usage du commerce et de l'immigration : elles disent les prix locaux des denrées et des objets divers nécessaires à la vie, les services de navigation qui nous relient à nos colonies ; elles renseignent sur les conditions d'établissements agricoles, industriels et commerciaux. C'est un répertoire indispensable et dont les services se manifestent d'autant plus qu'on le consulte davantage. Bien des fois, j'ai été heureux de le mettre à la disposition de personnes qui avaient besoin d'indications précises et qui les ont rencontrées là. Notre ministère de la marine a manifesté l'intention de tenir ces *Notices* au courant, de les rendre plus parfaites encore ; il a pris l'avis des chambres de commerce et des sociétés de géographie. Souhaitons que ces louables dispositions reçoivent, dans l'établissement du budget colonial, les moyens d'exécution nécessaires.

Une chose entre autres m'a frappé dans ces *Notices* qui renferment tant de choses. C'est l'esprit d'impartialité, le sens critique. Qu'on lise par exemple la notice qui commence le premier volume et qui est consacrée au Tonkin : elle est sage, mesurée; elle n'enfle pas le chiffre de la population; elle ne dissimule pas les défauts du fleuve Rouge comme voie de pénétration intérieure; et, quant aux ressources minières, elle ne confond pas des richesses latentes avec une exploitation qui est encore à créer. C'est une œuvre honnête et qui commande la confiance. L'exactitude des renseignements, les sources auxquelles ils sont puisés (les notices ont été rédigées pour la plupart par nos agents coloniaux et sur place), l'excellence de la méthode et de la direction donnent à cette publication une haute valeur scientifique.

J. Gebelin.

Le Gérant : J. MANÈS.

Digitized by Google

OBSERVATOIRE ASTRONOMIQUE DE BORDEAUX

(STATION DE FLOIRAC)

Observations météorologiques de Décembre 1886.

DATE	ÉTAT ATMOSPHÉRIQUE A 9 HEURES DU MATIN						TEMPÉRATURE	
	PRESSION	TEMPÉR.	HUMID	CIEL	VENT	PLUIE	MINIMA	MAXIMA
	mm	°				mm	°	°
1	756,29	3,5	94	beau.	N.-W. calme.	2,8	1,2	7,9
2	54,98	1,2	100	couvert pluie.	S.-W. très faible.	1,7	—0,9	8,9
3	59,08	—0,6	96	beau.	S.-S.-W. t. faible.	1,5	—2,1	4,8
4	57,13	—0,9	86	peu nuageux.	E.-S.-E. faible.	0,3	—3,6	1,7
5	58,29	2,1	89	nuageux.	N.-N.-W. faible.	1,8	—0,5	5,6
6	63,97	1,1	80	couvert.	S.-E. faible.	0,0	—1,5	7,7
7	53,90	10,9	86	couvert.	W.-S.-W. modéré.	0,4	5,7	10,9
8	45,88	7,2	77	couvert pluie.	S. modéré.	8,1	4,2	12,0
9	38,15	5,3	84	couvert.	S.-W. faible.	31,9	2,8	9,7
10	47,03	5,7	87	très nuageux.	S.-S.-E. faible.	8,5	3,5	11,8
11	52,65	11,2	94	couvert.	S.-W. calme.	1,5	6,1	13,4
12	55,16	10,9	92	couvert pluie.	S.-W. faible.	9,3	9,6	13,3
13	56,20	9,1	91	couvert pluie.	S.-E. faible.	3,9	6,0	14,0
14	51,69	12,7	64	couvert.	S.-S.-E. faible.	0,4	10,1	15,4
15	48,74	8,7	73	couvert.	S.-S.-W. t. faible.	3,5	7,8	11,1
16	34,72	7,5	89	couvert pluie.	E.-S.-E. faible.	10,3	5,2	12,4
17	45,72	6,5	79	couvert.	E.-S.-E. modéré.	5,4	4,6	12,2
18	47,64	9,1	88	couvert.	S.-E. faible.	0,3	7,4	11,6
19	48,16	4,0	97	couvert.	E.-N.-E. très faible.	0,7	3,5	8,9
20	51,67	—0,1	100	couvert.	N.-N.-W. faible.	2,6	—0,9	1,2
21	65,48	0,4	92	beau.	N.-N.-W. faible.	0,0	—2,6	2,3
22	65,11	—2,2	85	couvert.	S.-E. faible.	0,0	—5,7	3,4
23	55,40	5,5	92	couvert.	N.-N.-E. calme.	5,0	3,4	7,1
24	52,38	2,2	96	couvert.	S.-E. faible.	0,6	0,1	12,6
25	58,91	4,6	97	très nuageux.	W.-S.-W. calme.	3,3	3,3	8 9
26	56,04	3,0	81	peu nuageux.	S.-E. faible.	0,2	1,4	9,5
27	56,40	4.7	81	couvert.	W. t. faible.	8,3	3,1	8,9
28	64.76	3,6	92	presque beau.	S.-S.-E. faible.	0,5	1,4	11,1
29	60,69	7,5	89	couvert.	N.-E. faible.	4,6	6,4	10,3
30	61,00	7,0	94	couvert.	N.-N.-E. t. faible.	10,6	6,4	9.2
31	64,94	0,5	89	beau.	N.-N.-W. faible.	0,3	0,5	3,2

Bordeaux. — Imp. G. GOUNOUILHOU, rue Guiraude, 11.

Digitized by Google

L'EXPANSION COLONIALE

CONFÉRENCE FAITE A LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE COMMERCIALE DE BORDEAUX

DANS SA SÉANCE PUBLIQUE DU 20 DÉCEMBRE 1886

M. le commandant Bonetti, qui préside la séance, présente à l'assemblée M. le baron Michel, « ancien officier de marine, qui a perdu la jambe devant Sébastopol. » M. le baron Michel remercie le président et l'assemblée et prend la parole en ces termes :

Il serait puéril de se dissimuler que la France traverse en ce moment une crise économique des plus graves. Je dois ajouter toutefois que notre pays n'est pas le seul dans cette situation. Je viens de parcourir presque le monde entier et partout j'ai trouvé des souffrances au moins égales. Il n'en est pas moins vrai qu'une semblable crise, en se prolongeant, peut devenir un danger pour la société.

Les patrons, qui ont plus de ressources, peuvent, en général, attendre que des temps plus favorables reviennent ; les ouvriers, au contraire, sont presque dénués de tout dès les premiers jours. Or, de la misère à l'aigreur, à la révolte même, il n'y a qu'un pas, et il se forme ainsi une armée prête à servir une ambition personnelle, d'où qu'elle vienne.

Une des causes principales, sinon la plus importante, de la crise économique en France, est bien certainement ce que j'appellerai l'attraction incessante vers les centres, attraction morale aussi bien que matérielle.

Je n'ai pas l'intention de traiter ici la question de la migration des campagnes vers les villes, malgré tout l'intérêt qu'il y aurait à en étudier les conséquences ; je me placerai à un point de vue plus général.

Digitized by Google

L'attraction vers les centres, ou plus exactement, vers le centre, qui a été, au début, un élément considérable de cohésion nationale, a pris, par suite de circonstances difficiles à définir, une intensité trop grande. Nos regards, nos pensées ne sont plus portés que sur un même point; nous sommes devenus, pour ainsi dire, des hypnotisés et nous avons tourné nos forces les uns contre les autres, les usant ainsi sans profit pour l'intérêt général.

Permettez-moi, à cet égard, de vous faire une comparaison, toute bizarre qu'elle paraisse au premier abord.

Vous avez tous entendu parler de ces mines de houille auxquelles un accident ou une cause quelconque a mis le feu. Des montagnes entières sont embrasées; rien ne peut les éteindre; même en dérivant un fleuve, on ne produirait que des explosions qui détruiraient les environs.

Si cette accumulation de forces avait pu être plus tôt répandue au dehors, elle se serait transformée en richesses, en progrès, en civilisation.

Des conséquences d'une attraction excessive vers le centre, j'arrive tout naturellement au remède : l'expansion, et pour aborder immédiatement mon sujet, je ne parlerai que de l'expansion hors de nos frontières, de l'expansion coloniale. Enfin, au mot colonies, je donnerai sa plus large acception, appelant *colonies territoriales* celles où la France est la puissance de fait et *colonies commerciales* celles qui sont l'œuvre de nos nationaux, vivant et trafiquant sous la domination d'une puissance étrangère.

L'une et l'autre de ces deux catégories de colonies sont dignes de toute notre attention; elles forment un sujet d'actualité, surtout dans une ville aussi intelligente et aussi commerçante que Bordeaux.

L'expansion coloniale est une de ces impulsions qui se sont imposées aux peuples dès la plus haute antiquité, et toujours on reconnaît les mêmes causes, dissensions politiques ou insuffisance de ressources. Ainsi que le dit M. de Lanessan, député de la Seine, dans son remarquable ouvrage de l'*Expan-*

Digitized by Google

sion coloniale de la France: « L'histoire de l'humanité se » réduit presque à celle des migrations des hommes sur le » globe; les luttes incessantes qu'elle enregistre ne sont que » combats pour la possession des climats les plus doux, des » terres les plus fécondes et qui font la vie la plus heureuse. »

Si l'expansion est un fait qui remonte à l'origine des peuples, dans toutes les circonstances où elle s'est produite, elle a donné les résultats les plus féconds.

Je vais examiner très rapidement devant vous l'historique de l'expansion coloniale.

Le peuple dont l'histoire vraie est venue jusqu'à nous et qui donne le premier exemple d'émigration, est le peuple phénicien.

Tyr, fille de la mer et du négoce, comme l'appelle le prophète Isaïe, se trouvant à l'étroit sur son rocher, étendit ses rameaux d'abord vers les îles voisines, Rhodes, la Crète, Chypre, etc.; ensuite vers les côtes de l'Asie-Mineure, vers l'Espagne, où Strabon comptait deux cents colonies phéniciennes, parmi lesquelles Cadix; vers l'Afrique où des refugiés politiques fondèrent Utique et Carthage. Thèbes, en Grèce, reconnaissait le Phénicien Cadmus pour son fondateur.

Les Phéniciens avaient, à tous égards, de grandes analogies avec les Hébreux; ils fondèrent surtout des colonies commerciales. Ils avaient même, dans les golfes Persique et Arabique, de simples comptoirs que leurs flottes visitaient fréquemment.

L'expansion commerciale et coloniale des Phéniciens a fait d'eux, pour ainsi dire, les artisans de l'unité du monde antique. Leur œuvre, en apparence toute matérielle, a eu une grande importance au point de vue intellectuel et civilisateur.

« Le lien moral, a dit Bailet, né du simple rapprochement » des intérêts commerciaux, créa des idées communes et fit » disparaître bien des antipathies. Ce qui est à remarquer » surtout, c'est l'influence considérable que, dès le commence- » ment du monde, la colonisation commerciale exerça sur la » civilisation en général. »

Carthage fut une colonie phénicienne, fondée par des réfugiés politiques. Elle devint métropole à son tour et sa puissance

Digitized by Google

coloniale égala celle de Rome, mais par une anomalie bien singulière, elle oublia les principes qui avaient fait sa propre grandeur et elle tint ses colonies sous la dépendance la plus absolue; aussi furent-elles plus nombreuses que prospères.

Les Carthaginois colonisèrent une grande partie de la Sicile, de la Sardaigne et de la Corse; ils se répandirent sur les côtes de la Gaule et de l'Espagne, où ils fondèrent la Nouvelle-Carthage ou Carthagène. Diodore affirme qu'ils allèrent à Madère et le professeur allemand Heeren dit qu'ils poussèrent jusqu'à Ténériffe. Ce qui est certain, c'est que leurs flottes, commandées par Hannon et Himilcon, explorèrent les côtes de l'Atlantique jusqu'en Grande-Bretagne dans le nord et au Maroc dans le sud. Bien que les documents manquent à cet égard, on est fondé à croire que ces expéditions avaient un but commercial, qui domina toujours leur expansion coloniale.

L'expansion des Grecs remonte à la plus haute antiquité. Elle eut trois causes : les dissensions politiques, l'esprit d'aventures et l'insuffisance des ressources.

Les Grecs colonisèrent d'abord en Asie-Mineure et les îles de l'Archipel. Ces colonies, réunies en trois groupes, dorien, ionien et éolien, par des liens fédératifs, contribuèrent à la gloire littéraire de la Grèce. Les Grecs se répandirent ensuite en Sicile, dans le sud de l'Italie, jusque sur les plages de la Gaule et de l'Ibérie.

Le mouvement d'expansion fut pour eux plus économique et social que commercial; il contribua néanmoins, dans une large mesure, à la grandeur et à la sécurité de la métropole.

Chez les Romains, la colonisation fut uniquement un fait politique et militaire. Des groupes de soldats auxquels on donnait des terres pour solde étaient envoyés chez les nations vaincues afin d'inculquer à ces dernières les lois et les coutumes de Rome. C'étaient des camps plutôt que des colonies. Elles vécurent sous le bon plaisir du Sénat romain qui changea souvent leur régime, mais presque toutes, après un temps plus ou moins long, obtinrent droit de cité romaine.

Chez les Romains, la colonisation n'a été qu'un fait politique

Digitized by Google

et social, sans aucune idée commerciale. Elle a néanmoins été très utile à la métropole, pour laquelle elle constituait une soupape de sûreté.

L'invasion des Barbares, étrangers à toute idée de colonisation, arrêta l'expansion coloniale, qui ne reprit qu'après les grandes découvertes de Colomb et de Gama. Les routes nouvelles, ouvertes aux peuples de l'ancien monde, attirèrent le commerce qui s'y précipita avec ardeur. Par une conséquence légitime, les Portugais et les Espagnols furent les premiers à en profiter.

Les Portugais sont, sans conteste, nos prédécesseurs en colonisation. Par leur valeur et leur vertu, ils se firent aimer et respecter des peuplades qu'ils soumettaient, en leur montrant leur supériorité.

Leurs explorations commencèrent dès le XVe siècle sous les auspices de don Henrique, surnommé avec raison « le Navigateur », bien qu'il n'eût jamais quitté la terre ferme. Ils découvrirent ainsi Madère, les Açores, les îles du Cap-Vert, Sierra-Leone et le Congo. Le cap des Tempêtes, mieux appelé par le roi cap de Bonne-Espérance, fut découvert par Barthélemy Diaz et doublé par Vasco de Gama, qui conduisit dans la mer des Indes les premiers navires étrangers depuis les Phéniciens. Au commencement du XVIe siècle, les Portugais étaient établis sur les côtes de Guinée, de Mozambique, de Sofala, dans les deux presqu'îles de l'Inde, à Malabar, Ceylan, Malacca et dans plusieurs îles de la Sonde. De ces points, ils trafiquaient avec Java, Sumatra, Bornéo, le Japon et la Chine. Ils s'étaient établis au Brésil dès 1500.

L'expansion coloniale des Portugais a été surtout un fait commercial. Elle les a longtemps maintenus à la tête des nations européennes comme influence civilisatrice.

Les Espagnols conquirent le Nouveau-Monde et allèrent à la poursuite des Portugais dans la mer des Indes. Leur empire colonial fut plus grand comme richesses et comme étendue, ce qui permit de dire que le soleil ne se couchait pas sur les terres du roi d'Espagne. Ils possédaient en Amérique : le Mexique, le

Digitized by Google

Pérou, le Chili et Quito; aux Antilles : l'île d'Hispaniola ou Saint-Domingue, Cuba et Porto-Rico; dans le Sud Amérique : Buenos Aires et son territoire. Dans le Pacifique : les Philippines, les Mariannes et les Carolines. En face la côte occidentale d'Afrique : les Canaries auxquelles se rattache le nom d'un Français qui les occupa en 1400.

Il y a un grand enseignement à tirer de la colonisation espagnole. Ferdinand d'Aragon et ses successeurs ne surent pas imprimer une direction sage et civilisatrice au mouvement inauguré par Christophe Colomb et Isabelle la Catholique.

Contrairement à ce qu'ont fait les Portugais, les chefs des expéditions espagnoles au Nouveau-Monde se signalèrent par leur violence et leur rapacité. Détruisant sans pitié des populations pacifiques et intelligentes, ils n'exploitèrent que les métaux précieux. A la cour de Charles-Quint même, on ne faisait nulle attention au coton et aux fruits rapportés par Colomb et par Cortez.

L'Amérique ne fut pour les Espagnols qu'une mine métallique, ne jouissant d'aucune liberté économique; il lui était interdit de produire certaines denrées qu'elle devait tirer de la métropole. Son commerce était strictement limité et pendant longtemps un seul port, Séville d'abord, Cadix ensuite, lui fut ouvert; le nombre et le départ des navires étaient réglés par l'autorité royale.

Les conséquences logiques de ce régime furent qu'au XVIIe siècle les Français et les Italiens faisaient les quatre cinquièmes du négoce espagnol et les neuf dixièmes de celui d'Amérique.

Le 12 octobre 1778, un édit royal rendit au commerce une certaine liberté. Immédiatement les transactions avec le Mexique seul quintuplèrent; mais il était trop tard pour la métropole.

Le mouvement initial de l'expansion coloniale des Hollandais est très curieux à étudier. Ce peuple laborieux, patient, qui a conquis son territoire pour ainsi dire sur la mer, avait et a encore de remarquables aptitudes commerciales et maritimes. Tombés sous la domination espagnole, domination orgueilleuse, farouche et fanatique, les Hollandais, chassés de chez eux, s'élancèrent vers les pays lointains à la conquête, non pas des

Digitized by Google

colonies de l'Espagne, leur oppresseur, mais de celles des Portugais, victimes comme eux de Philippe II.

Entrant en 1595, à la poursuite des Portugais, dans la mer des Indes sous la conduite de Corneille Houteman, ils conquirent successivement Batavia, Java, Amboine, Ceylan, Macassar. Plus tard, ils s'établirent au Cap et au Brésil, dans les Curaçaos, à la Guyane, etc. En 1606, ils découvrirent la Nouvelle-Hollande, actuellement « Australie », la Nouvelle-Zélande et les terres de Van-Diemen, appelées aujourd'hui « Tasmanie ».

Les Hollandais, bien déchus de leur grandeur coloniale, ont été surtout un peuple commerçant, et leur expansion a eu une telle puissance que les Espagnols les avaient surnommés « l'Araignée des mers », car, avec un très petit territoire, ils touchaient à tous les points du globe.

J'arrive à la colonisation des Anglais.

Certes, l'Angleterre est aujourd'hui la plus grande puissance coloniale et cependant son mouvement d'expansion ne commença qu'en 1600, sous Elisabeth, qui créa la première compagnie des Indes.

Le premier établissement des Anglais à Queenstown, en Amérique, ne date que de 1607 et c'est en 1620 qu'une centaine de puritains débarquèrent dans la baie de Massachusetts. Quelques années après, ils s'établirent aux Antilles; en 1655, à la Jamaïque, ayant déjà pénétré à Surinam et pris les îles de Bahama. Pendant ce temps, ils développèrent les pêcheries de Terre-Neuve et du Groenland. A la fin du XVIIe siècle, ils créèrent les établissements de Sierra-Leone.

Au XVIIIe siècle, ils nous enlevèrent l'empire des Indes que le génie de Dupleix nous avait donné, et que nous possèderions encore sans les fautes commises par le gouvernement de la métropole et l'odieuse jalousie des directeurs de notre compagnie des Indes.

Sous le fallacieux prétexte que Cook avait planté le drapeau britannique sur les côtes de l'Australie, ils déclarèrent en 1788 que tout le continent et les îles voisines étaient territoire anglais.

Permettez-moi de m'arrêter un instant sur ces admirables

Digitized by Google

colonies australiennes; j'y ai séjourné pendant dix-huit mois et les ai parcourues dans tous les sens, cherchant à les étudier de mon mieux. Il y a là des enseignements précieux à recueillir pour un peuple qui veut coloniser.

Le peuple australien a des qualités remarquables de persévérance et d'énergie. Ne se laissant pas abattre par les difficultés, il luttera jusqu'au succès. N'existant pas encore il y a cent ans, il possède aujourd'hui dix mille kilomètres de chemins de fer, cent quarante mille kilomètres de lignes télégraphiques, six mille écoles.

Les colonies jouissent du *self-government*, sauf deux qui sont encore colonies de la Couronne; l'esprit politique des populations est pondéré et sage; les gouvernements sont libéraux.

Puisque j'ai l'honneur de parler dans la ville de Bordeaux qui passe pour avoir des idées justes et larges, je vous demande à citer un fait qui a son importance, à une époque où l'on discute encore pour savoir si la liberté commerciale est supérieure ou inférieure à la protection.

Deux colonies, la Nouvelle-Galles du Sud et Victoria, sont limitrophes. Elles ont le même sol, la même origine, la même nature de population; néanmoins, la législation de la Nouvelle-Galles du Sud est libre-échangiste; celle de Victoria est protectionniste et frappe des droits d'entrée qui vont jusqu'à 25 0/0 de la valeur de la marchandise. Pendant que j'étais dans le pays, le gouvernement colonial faisait une enquête sur l'état général des industries; celle de la Nouvelle-Galles du Sud fut publiée, elle était favorable; celle de Victoria est restée dans les cartons et j'ai le droit d'en conclure que ses résultats ne répondaient pas aux espérances des protectionnistes. Ainsi donc, voilà deux pays dans des conditions absolument identiques dont l'un, libre-échangiste, a une industrie prospère, et dont l'autre, protectionniste, renonce à faire connaître sa situation. Il me paraît difficile d'avoir une démonstration plus complète.

La politique générale de l'Angleterre vis-à-vis de ses colonies a considérablement varié. Au début, la métropole, inspirée par un sentiment mercantile mal compris, tenait ses colonies dans

Digitized by Google

une tutelle commerciale des plus sévères. Elle leur imposait l'usage exclusif de ses produits que les colonies ne pouvaient fabriquer qu'en vertu d'une autorisation spéciale. Les transports, par suite de l'Acte de navigation de Cromwell, ne pouvaient se faire que par navires anglais. Comme compensation, l'administration intérieure des colonies était des plus indépendantes; les gouverneurs, assistés d'un conseil, ne pouvaient prendre aucune mesure sans le concours des députés des paroisses.

Plus tard, des idées économiques plus justes prévalurent; les entraves commerciales et industrielles tombèrent, et, dans ce cas encore, la liberté commerciale a produit immédiatement des résultats féconds.

Bien que voulant étendre sa puissance dans toutes les parties du monde, l'Angleterre s'opposa pendant longtemps à l'émigration de sa population. Les Actes de 1780, 1782 et 1789 défendaient la sortie des ouvriers, des machines et des métiers.

Un pareil système ne pouvait durer, et dès que les Anglais eurent reconnu leur erreur, ils s'appliquèrent à la réparer et favorisèrent l'émigration avec l'ardeur qu'ils avaient mise auparavant à l'empêcher. C'est surtout depuis 1825 que ce changement s'est produit.

Il est incontestable que ce mouvement a sauvé la vieille constitution britannique qui, sans cela, ne serait peut-être plus aujourd'hui qu'à l'état de souvenir. En tout cas, l'émigration a été un remède contre le paupérisme de la métropole, un moyen de peuplement et de colonisation.

Chez les Anglais, l'expansion coloniale a donc été un fait économique, social en même temps que commercial.

Les hommes d'État anglais ne se dissimulent pas que tôt ou tard les grandes colonies du nord de l'Amérique et de l'Australie se sépareront de la métropole; mais qu'importe la diminution du territoire si les liens commerciaux subsistent, si les souvenirs d'origine restent.

La grandeur d'un pays est moins dans l'étendue de ses possessions que dans l'influence qu'il exerce et dans la civilisation qu'il répand.

Digitized by Google

Dans un port comme Bordeaux, je n'étonnerai personne en disant que le ballot de marchandises débarqué fait faire plus de progrès à l'humanité que l'obus qui brûle une ville.

La colonisation des Allemands, du moins leur colonisation territoriale, est toute récente, mais ils marchent à grands pas dans cette voie. Leur émigration, bien qu'atteignant aujourd'hui une très grande importance, ne date pas non plus de bien loin.

Ayant passé une partie de ma jeunesse au milieu d'eux, connaissant leur langue, j'ai lu, sinon la totalité — les écrivains allemands sont trop prolixes — du moins une grande partie de ce qu'ils ont écrit dans le temps contre l'émigration. Tous leurs économistes la condamnaient comme devant amener rapidement la ruine de la mère-patrie. Un beau jour, la vérité finissant toujours par apparaître, l'erreur s'est dissipée, l'émigration a été favorisée et vous savez tous quels ont été les résultats : des colonies commerciales nombreuses et prospères sur tous les points du globe.

Il n'est pas sans intérêt de signaler à cet égard un fait qui répond aux objections des adversaires de l'expansion coloniale. Les Allemands, comme les Anglais, dit-on, ont des familles très nombreuses, l'émigration leur est donc nécessaire; il n'en est pas de même en France. Or, en Allemagne, les statistiques démontrent que la natalité a augmenté depuis que le mouvement d'émigration s'est accentué.

Du rapide exposé qui précède on doit conclure que *l'expansion coloniale a toujours contribué au maintien de l'ordre au sein de la mère-patrie; en même temps, elle créait au loin des établissements fondés sur la propriété et fécondés par le travail.*

Il n'y a pas bien longtemps que ceux qui parlaient d'expansion coloniale en France étaient considérés, peut-être pas comme des fous, mais au moins comme des rêveurs. On nous disait, car on voulait bien encore nous faire des compliments : Vous êtes des hommes de science, mais restez dans votre cabinet et ne parlez pas d'expansion coloniale pour nous, car *le Français n'est pas colonisateur.*

Digitized by Google

Ces idées se sont heureusement modifiées; elles continueront à se transformer et j'espère que nous entrerons enfin dans la voie qui convient à notre pays.

Le réveil de l'idée coloniale s'est particulièrement produit en 1883, même parmi les travailleurs. A cette époque, un groupe d'ouvriers parisiens a remis à Monsieur le Président de la République une requête en faveur de l'expansion coloniale. Presque simultanément une discussion très intéressante eut lieu dans le sein du Parlement sur le même sujet.

Dans la séance du 13 mars 1883, M. de Saint-Vallier s'exprimait ainsi au Sénat :

« Est-il à l'heure actuelle de l'intérêt de la France, de son » intérêt politique et économique, de développer ses entreprises » coloniales? La France est-elle apte à créer, à développer, à » faire fructifier et prospérer un vaste domaine colonial? Tout » d'abord, je ne crois pas qu'il soit contestable qu'à l'heure » actuelle l'intérêt de la France, au point de vue politique et » économique, lui commande de s'occuper des questions colo- » niales et de chercher à développer les possessions qu'elle a » dans les pays lointains. »

Cette façon de poser la question était des plus justes.

M. de Saint-Vallier concluait en disant :

« Il est nécessaire, essentiel même que la France se hâte de » développer, d'étendre, d'agrandir son système colonial. »

M. Challemel-Lacour, alors ministre des affaires étrangères, répondit en proclamant hautement la nécessité d'une politique coloniale, en ajoutant que notre pays ne saurait, sans s'affaiblir, renoncer à exercer au dehors une influence que les peuples ont été si longtemps accoutumés à rencontrer.

Voilà de nobles et patriotiques paroles.

Un semblable débat devait naturellement faire naître une discussion dans la presse, et le journal le *Temps* écrivit ce qui suit :

« Certes, l'expansion ne peut être que des plus avantageuses, » mais il faut d'abord voir si notre pays possède cette force » d'expansion nécessaire à l'accomplissement de la tâche qu'on

Digitized by Google

» lui propose. En un mot : la France a-t-elle les aptitudes vou-
» lues pour la colonisation ? »

Je suis étonné qu'une pareille question puisse être posée. La réponse est gravée en caractères ineffaçables dans notre histoire.

En effet, il est peu d'hommes aussi aptes que les Français à faire d'excellents colons ; ils sont doués pour cela de qualités spéciales qui leur ont permis de s'établir dans plus d'une contrée où tout autre peuple n'aurait pu que languir impuissant. Est-ce que, au Canada, à l'île de France, colonisés par des Français, on ne retrouve pas encore la France malgré une occupation, déjà longue, par les Anglais? Un peuple qui jette des racines aussi profondes ne serait pas un peuple éminemment colonisateur!

Si nos colons ont succombé, ce n'est qu'à la suite des crises de la mère-patrie; ne craignons pas de le dire, ce sont les fautes de la mère-patrie qui nous ont fait perdre ces magnifiques colonies. Dans leur petit nombre et leur faiblesse, nos colons, braves, laborieux, entreprenants, ont progressé autant que les Anglais et les Hollandais ; mais, délaissés, abandonnés par la métropole, ils ont succombé malgré des prodiges de valeur restés ignorés.

Le Français n'est pas colonisateur! mais c'est la France qui la première, par les Croisades, a ouvert la voie des expéditions lointaines; c'est elle qui, deux siècles avant tout autre peuple de l'Europe, a fait les premières explorations géographiques.

En 1365, les Dieppois s'établissaient au Sénégal et sur les côtes de Guinée. En 1400, Jean de Béthencourt était aux Canaries. Tout le xve siècle est rempli par nos tentatives commerciales aux Indes, la découverte du Canada, la prise de possession de Terre-Neuve, la fondation d'établissements à Rio-de-Janeiro, etc., etc.

Tous les gouvernements, tous les grands ministres encouragèrent la colonisation. Henri IV, Richelieu ensuite, soutinrent Samuel de Champlain qui, poussant plus loin que Jacques Cartier, établit la domination française dans l'Amérique du Nord. Belain d'Esmanbuc nous assura les Antilles, et, à sa

Digitized by Google

mort, Richelieu déclara que le Roi et l'État venaient de perdre un de leurs meilleurs serviteurs.

Colbert créa la Compagnie des Indes que Dupleix porta à l'apogée de sa puissance, mais que les successeurs de Colbert ont abandonnée. Cette Compagnie avait, sous Dupleix, 17 vaisseaux de ligne, 25 frégates et 750 navires. Qui ne se rappelle l'état florissant de la Martinique, de la Guadeloupe, de Saint-Domingue, sous le ministère de Choiseul? La Bourdonnais a laissé un nom impérissable à Bourbon et à l'île de France.

Jusqu'au milieu du XVIIIe siècle, la France a été la plus grande puissance coloniale, l'Espagne seule la dépassait en étendue. Au commencement du XVIIIe siècle, nous possédions toute l'Amérique du Nord jusqu'au Mexique et la Californie, sauf une bande de terre assez étroite, comprenant la Nouvelle-Angleterre et la Virginie; nous possédions le golfe de Saint-Laurent, le Canada, les lacs intérieurs, tout le bassin du Mississipi, l'Orégon, etc.

Dans les Antilles, Sainte-Lucie, la Dominique, Saint-Vincent, Tabago, Saint-Barthélemy, la Martinique, la Guadeloupe, plus de la moitié de Saint-Domingue, étaient à nous.

Nous avions encore, en Amérique, la Guyane et les Malouines, aujourd'hui îles Falkland.

En Asie, nous dominions dans l'Inde et des traités nous assuraient un établissement en Cochinchine.

Sur la côte d'Algérie, nous avions un comptoir à La Calle, et dans le reste de l'Afrique, nous possédions le Sénégal et les comptoirs de la côte, les îles de France et de Bourbon; notre suzeraineté sur Madagascar était reconnue par tous.

Voilà quelle a été notre puissance coloniale, bien déchue depuis, hélas! Mais notre déchéance est-elle due à l'impuissance de nos colons ou aux fautes de la métropole? La réponse n'est pas douteuse, et quand on relit l'histoire de notre décadence coloniale, on reconnaît que toujours l'abandon de nos colonies a été funeste à la mère-patrie.

En 1763, nous cédâmes la Louisiane à l'Espagne pour ne pas être obligés de la céder aux Anglais, comme nous avions

Digitized by Google

été forcés de le faire pour la Dominique, Saint-Vincent, Tabago dans la mer des Antilles, et en Asie, l'empire des Indes. En 1802, le traité de Saint-Ildefonse nous rendit la Louisiane, restée française malgré la domination plus apparente que réelle de l'Espagne. Napoléon Ier, malgré tout son génie, ne voulant pas être gêné dans ses entreprises continentales, la vendit pour quelques millions aux États-Unis. Ce fut une faute que toute la gloire d'Austerlitz ne parvient pas à effacer. Saint-Domingue nous échappa la même année, et en 1814 l'île de France devint anglaise.

A l'occasion de cette cession, il se passa un fait utile à rappeler aujourd'hui :

Le gouverneur anglais, en prenant possession de la nouvelle conquête, somma le gouverneur français de l'île de la Réunion d'avoir à lui faire également la remise des établissements que nous possédions sur les côtes de Madagascar. Notre gouverneur en référa à Paris, et après échange de notes entre les deux gouvernements de France et d'Angleterre, il fut reconnu que le traité de 1814 ne nous avait pas enlevé Madagascar. A cette époque donc, l'Europe ne contestait nullement nos droits sur cette île; et si aujourd'hui nous nous y établissons, ce n'est pas une nouvelle conquête que nous entreprenons, nous rentrons purement et simplement dans notre bien.

Depuis cette époque néfaste, notre empire colonial s'est augmenté de l'Algérie, la Nouvelle-Calédonie, la Cochinchine, Tahiti, la Tunisie, le Tonkin et enfin Madagascar.

Je reviendrai dans un instant sur ces dernières colonies, mais je veux encore faire justice de l'opinion que nous ne sommes pas des colonisateurs; même de cette opinion mitigée qui concède que nous avons pu être colonisateurs, mais que nous ne le sommes plus.

Je ne puis entendre prononcer de semblables paroles sans sentir en moi tout mon patriotisme se révolter. Est-ce que nos marins de la marine militaire et leurs camarades de la marine du commerce ne sont pas toujours les plus instruits du monde entier? Est-ce que nos explorateurs craignent aujourd'hui

Digitized by Google

d'affronter les fatigues, les périls, voire la mort! Est-ce que nos commerçants ont perdu la notion des échanges internationaux?

Non, nous avons conservé en France toutes nos qualités natives et nous serons colonisateurs le jour où nous le voudrons; le jour où les citoyens et les pouvoirs publics le voudront. C'est donc à eux que je fais appel. En même temps, aux uns et aux autres, je rappellerai les véritables principes de la colonisation, qui sont l'énergie, l'initiative individuelle et l'indépendance.

Des hommes habitués à attendre tout du gouvernement sont inaptes à la colonisation. Dans les pays neufs, il faut, suivant l'expression maritime, savoir se débrouiller. D'un autre côté, une grande indépendance doit être laissée aux colons. Si les lois fondamentales de la société, respect de la vie, de la propriété et de la liberté humaine, sont les mêmes partout, les lois qui ne sont que des règlements ne doivent être appliquées aux colonies que lorsque le besoin s'en est fait sentir aux colons eux-mêmes. En un mot, les colonies ne doivent être un refuge ni pour les incapables, ni pour des fonctionnaires. Je ne dirai certes pas de mal des fonctionnaires, ayant eu l'honneur de l'être moi-même, mais je ne cesserai d'engager les jeunes gens qui veulent bien m'écouter à se défier du goût pour le fonctionnarisme qui nous envahit. Si cela continue, il y aura bientôt, sur cinq Français, quatre fonctionnaires et un retraité.

On ne crée des colonies florissantes qu'avec les trois principes suivants : la liberté, l'initiative individuelle et le respect absolu des lois. Il y a toutefois un autre devoir qui incombe surtout aux pouvoirs publics, c'est de savoir ce que l'on veut faire et de bien le vouloir. En m'exprimant ainsi, je ne m'aventure nullement sur le terrain politique; je reste sur celui de la colonisation, mais je tire de l'histoire coloniale toutes ses conséquences et j'aurais désiré qu'on ne les perdît pas de vue au Tonkin, à Madagascar et ailleurs. A la tribune et dans la presse, on s'est servi du mot : expédition par petits paquets. Ce n'était pas sans raison et je compléterai l'image en disant qu'on ne fera pas bouillir un verre d'eau en n'employant que des allumettes, quand

Digitized by Google

même on débiterait toute une forêt. Pour obtenir de grands effets, il faut de grands moyens.

Enfin, il ne faut pas vouloir appliquer des règlements uniformes à toutes nos colonies. Ce qui convient aux Antilles, à la Réunion, n'a que faire au Sénégal et à la Nouvelle-Calédonie. M. Cambon a obtenu de très beaux résultats en Tunisie en s'inspirant des idées de Dupleix; ces idées peuvent également servir de guide à notre résident général au Tonkin.

Je sais bien que cette question d'expansion coloniale rencontre de sérieux adversaires parmi des hommes dont le patriotisme n'est pas douteux. Qu'allons-nous faire au loin, disent-ils, tant qu'il y a près de nous deux points que nous ne devons pas perdre de vue? Certes, ce n'est pas moi qui ai fait mes premiers pas sur les rives de la Moselle, au milieu de la vaillante et patriotique population de Metz, ce n'est pas moi qui oublierai jamais nos chères provinces perdues; mais croyez-vous que ce soit un bon moyen de faire ouvrir une porte en restant uniquement les yeux fixés sur elle et en se laissant envelopper de toutes parts? Nous avons commis une grande faute en Océanie, car nous pouvions y occuper toute la ligne médiane du Pacifique, celle que traverseront nécessairement les navires allant de Panama en Australie et dans la mer des Indes. En 1874, le chef principal de Viti-Levou a demandé le protectorat de la France; nous ne lui avons même pas répondu; quatre mois après les Anglais y étaient et créaient ces magnifiques colonies des Fidji.

Nous n'avions qu'un mot à dire pour établir notre protectorat sur les Samoas et les Tongas; aujourd'hui les Allemands et les Américains y sont établis. Avec la Nouvelle-Calédonie, à laquelle appartiennent de droit les Nouvelles-Hébrides, et Tahiti, nous aurions donc été les maîtres du Pacifique.

La faute est commise, mais n'en commettons plus d'autres, et lorsqu'on vient dire aux Français : votre intérêt et votre gloire vous commandent de ne pas laisser partager le monde sans que vous en preniez votre part légitime, qu'ils ne s'endorment pas dans une douce quiétude, car, au jour du réveil, il serait trop tard.

Digitized by Google

Je ne veux pas terminer cette conférence sans faire un appel chaleureux aux sociétés de géographie, en particulier à celle de Bordeaux ; enfin à vous tous, Mesdames et Messieurs, qui m'avez écouté avec tant de bienveillance. Dites et répétez que la France doit être une des premières puissances coloniales du monde ; qu'elle a toutes les qualités qu'il faut pour tenir ce rang, car elle a tout ce qui fait un grand peuple. Lorsqu'elle sera une grande puissance coloniale, la France sera satisfaite, et quand la France est satisfaite, le monde est tranquille.

Le baron MICHEL.

La conférence qui précède a été sténographiée par MM. Soumastre et Janowski, membres de la Société de sténographie du Sud-Ouest de la France. A cette occasion, nous exprimons notre vive reconnaissance à cette Association qui veut bien, avec un désintéressement égal à son obligeance, mettre à la disposition de nos conférenciers les ressources de son art. La Société de sténographie du Sud-Ouest de la France a son siège à Bordeaux, rue du Pont-de-la-Mousque. Elle a pour organe le journal *l'Éclair sténographique illustré*.

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST.

SECTION CENTRALE

Séance publique annuelle du 24 janvier 1887.

Présidence de M. le Dr AZAM, président du Groupe géographique du Sud-Ouest.

La séance publique annuelle de la Société de géographie commerciale de Bordeaux a eu lieu le lundi 24 janvier 1887, à huit heures et demie du soir, dans le grand amphithéâtre de l'École professionnelle, rue Saint-Sernin.

M. le Dr Azam, président du Groupe géographique du Sud-Ouest, a ouvert la séance en ces termes :

Digitized by Google

« Mesdames, Messieurs,

» Notre Groupe géographique, dont le succès va toujours grandissant depuis treize années, peut se considérer comme certain de son avenir; cependant nous ne devons pas perdre de vue que, pour assurer cet avenir, nous devons nous établir solidement dans la région — la meilleure façon d'étendre notre influence, c'est d'encourager la création de sections nouvelles. — Aussi apprendrez-vous avec intérêt qu'une société de géographie faisant partie de notre Groupe est actuellement en voie de formation à Angoulême, et que nous avons de bonnes raisons d'espérer que Bayonne va suivre cet exemple.

» Diverses questions importantes ont attiré notre attention cette année; je vais, en peu de mots, les passer en revue. Je commencerai par vous rappeler que, l'an dernier, à pareil jour, j'ai devant vous émis le vœu qu'un sursis de cinq années et renouvelable, relatif au service militaire, puisse être accordé à tout jeune Français qui justifierait de son établissement hors d'Europe. Ne sait-on pas combien il est utile de favoriser cette nature d'émigration? Je réitère ce vœu avant que la loi militaire soit définitivement votée.

» On sait qu'il existe à Paris une importante société qui a pour but d'encourager la formation d'établissements commerciaux à l'étranger; cette société, je le rappelle, doit à la nôtre la première idée de sa création. Cette année, le chiffre des jeunes gens qu'elle a patronnés, s'est élevé, de quatre-vingt-deux en 1885, à cent trente-huit en 1886; c'est un succès que l'intérêt national commande d'encourager. Ne pourrions-nous pas, nous entendant avec cette société, adresser notre bulletin aux jeunes commerçants qu'elle patronne et recevoir d'eux, en échange, des renseignements commerciaux précieux sur les pays qu'ils habitent? Votre bureau s'occupera de ce projet.

» Les questions de viabilité qui intéressent le sud-ouest de la France ont pour nous un attrait particulier; je rappellerai les plus importantes.

» Le percement des Pyrénées est en bonne voie. L'éminent homme d'Etat espagnol don Emilio Castelar s'est mis à la tête d'un comité qui a pour but de faire aboutir cette affaire.

» Le canal des Deux-Mers est à l'étude, et nous espérons une bonne solution.

» Enfin, la grande idée de Deschamps, le canal des Grandes Landes, ne pourrait-elle pas être reprise? Les chemins de fer, en effet, ne suffisent pas à l'exploitation de ce vaste pays, et si les propriétaires intéressés constituaient un syndicat avec garantie d'intérêt par le gouvernement et les départements traversés, on pourrait certainement tirer un grand parti des ressources des Landes, dont une bonne partie est actuellement

Digitized by Google

perdue par l'insuffisance des voies de communication. Espérons que ce désir sera réalisé.

» J'ai le plaisir de vous annoncer qu'un manuscrit important, sur l'histoire du commerce de Bordeaux, a été récemment déposé. Ce manuscrit concourt pour le prix de 10,000 francs fondé par la municipalité et la Chambre de commerce, sur la proposition de notre société : vous serez bientôt appelés à nommer la commission de ce prix.

» La principale préoccupation des hommes qui sont soucieux de l'avenir de notre ville est, sans nul doute, l'approfondissement du port. Votre bureau vient de décider la formation d'une commission d'étude constituée par des hommes spéciaux; les travaux de cette commission, qui, je n'ai pas à le dire, ne peuvent avoir qu'une action purement morale, n'en auront pas moins une grande importance; car, ayant pour seul but l'intérêt de notre ville, et résumant des idées pratiques, ils uniront la compétence à l'impartialité.

» J'ai hâte de laisser la parole à l'éminent voyageur que vous allez entendre; permettez-moi cependant de vous annoncer une bonne nouvelle : nous pouvons compter, grâce à la municipalité de Bordeaux, dont la sympathie pour notre œuvre ne s'est jamais démentie, avoir, sinon bientôt, du moins sûrement, une installation digne de notre importance et de nos collections; installation qui nous permettra de faire profiter les travailleurs des quatre cents cartes et des mille volumes qui sont en ce moment entassés dans un local insuffisant. »

M. Marc Maurel, président de la Société de géographie commerciale de Bordeaux, a prononcé ensuite le discours suivant :

« Mesdames, Messieurs,

» Depuis déjà longtemps vous êtes fidèles au rendez-vous que vous donne ici chaque année la Société de géographie commerciale; je vous en remercie en son nom. Nous aimons ainsi, de loin en loin, à jeter un coup d'œil sur le chemin parcouru et à mesurer du regard la distance qui nous sépare de notre but.

» Vous savez, en effet, qu'une de nos constantes préoccupations est de voir se développer le mouvement commercial et maritime de notre Gironde et d'étudier par quels moyens rationnels nous pouvons arriver progressivement à ce grand résultat.

» Nous suivons à cet égard le sillon que trace le Groupe géographique du Sud-Ouest, dont l'honorable président vient d'exprimer les vœux; nos efforts sont convergents, et si ceux du Groupe sont couronnés de succès, Bordeaux en bénéficiera nécessairement.

» Nous demandions, l'an dernier, aux autorités compétentes de

Digitized by Google

porter leur attention sur les aménagements locaux, afin d'abréger les délais de stationnement imposés aux grands navires; nous n'avons qu'à insister de nouveau à ce sujet : la plus grande calamité, en effet, dont pourrait être frappée la ville de Bordeaux, ce serait de descendre au rang de port de cabotage, après avoir occupé au siècle dernier le premier rang comme port continental européen. Or, notre ville est gravement menacée dans ce moment par l'accroissement incessant des dimensions des grands paquebots transocéaniques (1); il est par conséquent de la dernière urgence que les vrais représentants parmi nous des intérêts généraux résolvent promptement la question capitale de savoir si on creusera à Bordeaux ou à Pauillac le port destiné à abriter les grands paquebots de la navigation nouvelle.

» Nous recommandons sur ce grave sujet la lecture d'un travail des plus remarquables (2) qui a été publié dans le numéro de décembre du *Journal des Economistes*. Nous le signalons aussi à l'attention de la presse bordelaise.

» Nous considérons depuis bien des années qu'un des moyens les plus efficaces d'alimenter notre commerce local et d'activer par conséquent notre navigation, c'est de perfectionner nos procédés de culture; c'est dans ce but que la Société de géographie commerciale ne cesse de demander à notre Conseil général de s'entendre avec les départements qui confinent à celui de la Gironde, pour fonder en commun une Ecole théorique et pratique d'agriculture. Mais la nécessité nous presse : notre Conseil départemental ne pourrait-il pas, en attendant la réalisation nécessairement lente du vœu qui précède, procéder à la création d'un *champ de démonstration* dans chaque arrondissement de la Gironde? On n'aurait qu'à s'inspirer des travaux et des expériences de M.-L. Grandeau (3) pour montrer à nos agriculteurs qu'il est possible d'augmenter notablement le rendement de leurs champs par le choix judicieux des semences et l'emploi raisonné des engrais dans chaque nature de terre. Nos agriculteurs auraient ainsi à leur portée un moyen efficace de protéger leur industrie. Nous ne saurions trop engager les comices agricoles et les sociétés d'agriculture à vérifier par eux-mêmes les procédés indiqués par le savant agronome de Nancy.

» Rien ne vaut, en effet, l'initiative des intéressés. L'Etat a trop à faire, et c'est à tort qu'on s'adresse à lui à tout propos.

(1) Les paquebots *Orégon*, *Etruria*, *Umbria* ont des machines de 13,500 chevaux, 158 mètres de long et cinq étages; ils ont coûté huit millions de francs chacun; ils filent en moyenne 35 kilomètres à l'heure. On en construit dans ce moment qui ont 180 mètres de longueur. Le port du Havre est déjà insuffisant pour recevoir commodément les nouveaux paquebots de la Compagnie transatlantique du type de la *Champagne*.

(2) Par M. Fournier de Flaix.

(3) Un volume chez Hachette. 3 fr. 50, intitulé: *Etudes agronomiques*. 1886.

Digitized by Google

Il ne peut que nous donner la sécurité et la justice; tout le reste nous regarde. A quoi bon, par exemple, une loi sur le crédit agricole? Ce n'est pas une loi qui fera obtenir du crédit aux agriculteurs dont la signature ne représente aucun avoir. Ce qu'on peut demander à l'Etat, c'est de ne pas entraver l'initiative des particuliers, c'est de reviser les articles de nos codes qui s'opposent à l'octroi de certaines garanties aux prêteurs; l'initiative des agriculteurs doit faire le reste. S'ils veulent obtenir le crédit au taux du commerce, ils y parviendront sûrement en se syndiquant par cantons et en répondant les uns pour les autres; il suffira d'un léger prélèvement sur chacun pour constituer une réserve destinée à couvrir les pertes éventuelles. Le crédit agricole s'organiserait ainsi de lui-même, si surtout l'Etat autorisait les caisses d'épargne à consentir des prêts à ces syndicats.

» Les diverses améliorations que nous venons d'indiquer sont urgentes, et il dépend de nous de les accomplir; nous créerons de la sorte la matière transportable pour alimenter notre commerce et notre navigation.

» Il suffira ensuite que notre jeunesse instruite établisse des rapports suivis avec les contrées dont la production se développe sans cesse pour donner à notre port l'importance à laquelle il aspire.

» Nous ne recommandons spécialement aucun pays, car il existe des éléments d'affaires partout; mais les jeunes gens qui désireraient connaître certains faits de statistique et autres sur une contrée déterminée pourraient s'adresser, par écrit, à notre Société, et il leur serait répondu.

» Nous croyons toutefois, en notre qualité de Bordelais, devoir appeler l'attention du commerce local sur une ancienne colonie française qui a valu à notre port une très grande prospérité dans le cours du siècle dernier: nous voulons parler de Saint-Domingue.

» Nous n'entrerons pas, bien entendu, dans l'examen des faits historiques qui ont empêché la France de conserver cette grande colonie; avec un peu de prévoyance, elle eût préparé graduellement son émancipation, évité le massacre des anciens colons et l'immense destruction des capitaux dont souffriront à jamais les habitants de la République d'Haïti.

» Nous désirons simplement, à la suite du voyage que vient d'y accomplir M. de Molinari, du *Journal des Débats*, engager quelques-uns de nos jeunes négociants, de nos jeunes agriculteurs et de nos ingénieurs civils à visiter ce pays où se parle notre langue et où nous avons des sympathies. Ce voyage (1), qui doit être entrepris pendant notre hiver, est facile aujourd'hui, grâce aux départs mensuels et directs des paquebots transatlantiques.

(1) Un tel voyage, pour être fait avec fruit, demanderait à être entrepris par groupes de deux ou trois.

Digitized by Google

» Tout en acceptant les faits accomplis et l'article de la constitution d'Haïti qui empêche les Européens de devenir propriétaires incommutables, il serait possible d'y obtenir des baux de quatre-vingt-dix-neuf ans renouvelables, en abandonnant après chaque période au gouvernement une part des valeurs créées, ce qui serait avantageux aux deux contractants, sans enlever à l'Etat haïtien la nue-propriété que lui confère la disposition spéciale de sa constitution.

» Il ne sera peut-être pas inutile de dire que l'instruction publique à Haïti est entre des mains françaises, ce qui est de nature à maintenir dans ce pays, avec notre langue et nos usages, une certaine cordialité de rapports.

» Nous croyons utile de rappeler en quelques mots la configuration du pays : il y a, vers le centre de la grande île, de hautes montagnes, puis, en dessous, des plateaux de sept à huit cents mètres, très sains, sur lesquels les anciens colons avaient établi le centre de leurs exploitations ; il y a ensuite les plaines, où les Européens doivent éviter de séjourner pendant la saison pluvieuse. On voit ainsi qu'en rendant faciles les communications vers l'intérieur du pays, la race européenne peut y vivre sans avoir à le quitter périodiquement, comme dans la plupart des pays intertropicaux.

» Rappelons enfin que la terre y est d'une très grande fertilité, et qu'un seul de ses nombreux produits, le café, serait susceptible de lui rendre une très grande prospérité.

» Mesdames, Messieurs,

» Nous vous remercions d'avoir honoré notre réunion annuelle de votre présence; nous continuerons comme par le passé à accueillir avec cordialité ceux qui voudront bien ajouter leurs connaissances spéciales et leur expérience au capital intellectuel et moral dont la garde nous est confiée; en contribuant ainsi tous ensemble à grandir la bonne renommée de la Société de géographie commerciale, nous augmenterons sûrement la prospérité de notre chère patrie girondine. »

L'ordre du jour appelle la lecture du rapport de M. Manès, secrétaire général, sur les travaux de l'exercice 1885-1886. Faute de temps, ce rapport n'a pas été lu en séance. Nous le publions ci-dessous :

« Messieurs,

» Pendant le dernier exercice, la Société de géographie commerciale de Bordeaux n'a pas eu à accomplir de ces travaux qui s'imposent à l'attention; elle n'a organisé ni congrès ni

Digitized by Google

exposition ; elle n'a fondé aucune section nouvelle, et cependant, au point de vue des résultats obtenus, l'année qui vient de s'écouler n'a point été pour elle une année de repos. Une revue rapide des principaux faits qui ont exercé son activité suffira pour vous en convaincre.

» Comme les années précédentes, nos séances générales de chaque mois, nos conférences publiques et notre *Bulletin* se sont partagé la plus grande partie de nos efforts.

» Dans nos assemblées générales, nos zélés secrétaires, messieurs Balguerie, Rödel, Tandonnet, Marc, Clavel et Lapierre, nous ont, suivant l'usage, par d'intéressants comptes rendus, extraits des nombreuses publications et revues reçues par notre Société, tenus très exactement au courant des principales nouvelles géographiques des différents points du globe ; et, après eux, d'autres de nos collègues, non moins dévoués à notre cause, sont venus nous entretenir de questions diverses, qui, par l'intérêt qu'elles ont offert, auraient plus d'une fois mérité d'être traitées devant les auditeurs plus nombreux de nos séances publiques. Nous nous rappelons encore avec plaisir la communication de notre vice-président M. le commandant Bonetti, sur le Congrès géographique de Bergerac, le premier des congrès régionaux de notre groupe, et celle de notre vice-président, M. le lieutenant de vaisseau Hautreux, sur les cartes-pilotes américaines et l'embouchure de la Gironde. A la suite de cette dernière communication, pénétrée des avantages que pourraient offrir, aux navigateurs qui fréquentent notre port, des cartes de ce genre sur lesquelles seraient indiqués les déplacements des bancs qui se trouvent à l'embouchure de la Gironde et en rendent si souvent l'entrée dangereuse, notre Société n'a pas hésité à transmettre à la Chambre de commerce un vœu dans ce sens. Malheureusement, tout en approuvant en principe l'idée qui lui était soumise, la Chambre de commerce n'a pas cru qu'il fût possible de la mettre à exécution, le service du balisage ne disposant pas des bateaux, des engins et du personnel nécessaires pour les sondages périodiques qu'il y aurait à faire et qui jusqu'à ce jour rentrent dans les attributions de MM. les ingénieurs hydrographes de la marine. Nous n'en persistons pas moins à croire qu'avec une somme peu importante il serait facile de répandre à profusion, parmi les marins intéressés, de simples croquis dressés à l'instar des cartes-pilotes américaines et qui leur donneraient de précieuses indications dont ils sont aujourd'hui presque totalement dépourvus.

» Nous nous rappelons encore la communication de notre collègue, M. Goudineau, conseiller général et maire de Jau, sur l'embouchure de la Gironde, et celles de MM. Lapierre, Sarazin, Juclier et Mengeot, sur les cartes en relief de Libourne et de Dijon de M. le capitaine Gschwind, sur la *France coloniale* de

Digitized by Google

M. Alfred Rambaud, sur les projets de langue commerciale et sur les travaux de notre commission de terminologie et de prononciation géographiques.

» Enfin, nous avons tous présente à la mémoire la charmante causerie sur le Japon de notre collègue M. Ballande. Tous ceux qui l'ont entendu ont regretté avec nous qu'elle n'ait pas été transformée, par son auteur, en conférence et qu'elle n'ait pas eu jusqu'à ce jour les honneurs de la salle Saint-Sernin.

» Pour terminer le résumé des travaux de nos séances générales, je n'ai plus qu'à mentionner le compte rendu de notre trésorier sur la situation financière de la Société ; en l'entendant, nous avons été heureux de constater que nos dépenses continuent à être inférieures à nos ressources et que, dans un avenir prochain, il nous sera possible de faire, pour une meilleure installation de notre bibliothèque, des sacrifices que nous n'avons pu jusqu'ici envisager sans crainte pour l'équilibre de notre budget.

» Après nos assemblées générales, que nous voudrions voir fréquentées par un plus grand nombre de nos collègues, nos conférences publiques ont été, pour les voyageurs et explorateurs qui ont bien voulu répondre à l'appel de notre Société, l'occasion d'incontestables succès.

» C'étaient d'abord M. Coudreau qui vous entretenait des territoires contestés entre la France et le Brésil ; M. Hector Fabre, commissaire général du Canada en France, qui vous parlait de la race française au Canada ; Monseigneur Cazet, vicaire apostolique de Madagascar, qui vous donnait sur cette île tant de détails intéressants ; puis encore M. Charles Rabot, explorateur de la Laponie russe, qui frappait votre attention par ses pittoresques récits de voyage. Après eux, vous avez applaudi M. Ardouin Dumazet, rédacteur en chef de *La Charente*, ex-secrétaire de la rédaction de l'*Écho du Nord*, qui vous faisait connaître, avec sa compétence spéciale, les villes industrielles du nord de la France ; M. Gerville-Réache, député de la Guadeloupe, qui vous exposait, sous un jour peut-être un peu trop assombri, le rôle et l'état de notre marine ; M. le lieutenant Malleterre qui, en examinant le Sud oranais, comme point de départ des explorations du Sahara, vous communiquait son émotion au souvenir de la triste fin de son ami, le regretté lieutenant Palat ; et enfin le jeune Suédois M. Westmark, qui vous captivait par la narration saisissante de son séjour chez les cannibales du Congo.

» Je passe sous silence deux conférences qui appartiennent au prochain exercice, celle de M. Richard et celle de M. le baron Michel ; mais je dois en signaler trois autres, qui bien qu'elles n'aient pas été faites uniquement sous le patronage de notre Société, ne peuvent être oubliées ici. Je veux parler de celle de M. Vaussenat sur les travaux exécutés jusqu'à ce jour par l'Observatoire du Pic du Midi, et qui a été organisée par

Digitized by Google

notre Société de concert avec la section du sud-ouest du Club Alpin français; de celle qu'a faite à cette dernière société notre sympathique collègue, M. Franz Schrader, sur le relief de la France, et enfin de celle qu'a faite pour l'Alliance française un autre de nos plus dévoués collègues, M. Imbart de La Tour, sur l'expansion de la France dans la Méditerranée. Nous pouvons d'autant moins oublier cette dernière qu'elle était présidée par notre président d'honneur, M. Foncin.

» Comme les années précédentes, toutes nos conférences ont été suivies par de nombreux auditeurs, et l'empressement avec lequel on vient chaque fois nous demander de tous côtés des cartes d'entrée prouve que cette partie de notre œuvre est une des plus appréciées. Nous aurions voulu pouvoir vous faire entendre encore d'autres conférenciers, mais après nous avoir promis leur venue, MM. Capello et Ivens, les savants explorateurs portugais, et M. Oukawa, chargé d'affaires du Japon, ont dû nous priver de leur concours, les deux premiers ayant précipitamment regagné le Portugal par raison de santé, et le troisième ayant été subitement rappelé par son gouvernement.

» Pendant le dernier exercice, notre Société n'a pas tenu moins de dix-huit séances générales ou conférences, sans compter les nombreuses réunions de son Bureau et de ses commissions, dans lesquelles sont étudiées toutes les questions qu'elle croit devoir mettre à l'étude ou dont l'examen lui est demandé par les sociétés qui font avec elle échange de correspondance. Parmi les commissions qui, en dehors du Bureau, ont été le plus occupées, je citerai celle de prononciation et de terminologie, qui continue sa longue enquête avec une persévérance et un soin que nous sommes heureux de constater, et le comité de publication de notre *Bulletin*, qui, sous la direction de son savant rédacteur en chef, M. Gebelin, poursuit avec le succès que vous connaissez sa tâche laborieuse.

» Grâce aux nombreux envois de nos correspondants et aux travaux de plusieurs collègues, non seulement notre publication s'est maintenue au niveau des années précédentes, mais encore nous avons pu y introduire de nouvelles améliorations. Ainsi le nombre des cartes intercalées dans le texte, et qui sont un accompagnement indispensable de toute revue géographique, s'est notablement accru; durant cette seule année notre *Bulletin* ne renferme pas moins de douze cartes, et nous espérons pouvoir dépasser encore ce chiffre dans l'exercice courant. Pour cette partie si utile de notre œuvre, M. Lapierre, notre secrétaire, géomètre de la Ville, nous a apporté un concours particulièrement précieux.

» Parmi les travaux de nos membres correspondants, nous avons à signaler particulièrement ceux de notre collègue M. Kauffer, de Hambourg, dont les articles se font remarquer non seulement par le nombre, mais encore par la qualité. C'est

Digitized by Google

à lui que nous devons sur le canal maritime entre la mer du Nord et la Baltique, sur l'émigration allemande en 1885, sur le commerce allemand et suédois, sur les services postaux allemands à l'escale d'Anvers, sur la construction des torpilleurs en Allemagne, sur les efforts de l'Allemagne pour développer son commerce d'exportation, etc., etc., tant de pages intéressantes; aussi regrettons-nous vivement qu'il n'ait pu venir ce soir, comme nous l'avions un instant espéré, recevoir la médaille si bien méritée que nous sommes heureux de lui décerner. Avec lui, nous avons à citer M. Bernardin, M. Manier, M. Defraire, M. le capitaine Gautier, qui nous ont envoyé de Melle-les-Gand, d'Oxford, du Gabon et de la Guadeloupe des articles appréciés; enfin je ne séparerai pas de nos correspondants extérieurs ceux de nos collègues plus rapprochés de nous, qui sont pour notre *Bulletin* d'utiles et dévoués collaborateurs. Je nommerai en première ligne M. le capitaine Fleury, dont nos lecteurs n'ont point oublié les intéressantes notes sur le nord de Madagascar, et l'un de nos vice-présidents, M. Hautreux, dont le travail *De Bordeaux à la Mer*, et l'étude sur la barre du Sénégal ont été justement remarqués. Je rappellerai ensuite les articles de M. Schrader, également vice-président de notre Société, sur l'Institut géographique de Gotha; de M. le lieutenant Malleterre, de M. Emmanuel Faure et de M. Perez Henrique, sur le Sud oranais, sur les expositions flottantes et sur le Mexique; ceux de M. Ballande sur le Japon; de M. Mengeot sur le pétrole, son histoire et ses dangers; de M. Lapierre, sur la nouvelle carte du département de la Gironde; enfin dans cette énumération rapide, dans laquelle je voudrais mentionner tous les travaux de nos collègues, je n'aurai garde d'omettre les nouvelles géographiques de M. Gebelin, parmi lesquelles celles du Haut-Fleuve occupent à juste titre la meilleure place, en raison de l'intérêt croissant qui relie notre port à la colonie du Sénégal, et les nombreux articles bibliographiques de MM. Sarazin, Rödel, Gebelin, etc., sur les publications nouvelles envoyées à notre Société.

» Les dons faits à notre bibliothèque pendant le dernier exercice ont été trop abondants pour que je puisse entreprendre d'en insérer la liste dans ce rapport. Je n'essaierai même pas de vous rappeler tous les ouvrages analysés dans notre *Bulletin*. Vous me permettrez cependant d'en citer les principaux pour vous donner une idée des richesses qui sont venues s'accumuler cette année dans le local que nous devons à la générosité de la Chambre de commerce.

» Au premier rang j'indiquerai les notices publiées à l'occasion de l'exposition d'Anvers par le ministère de la marine; le rapport des délégués de la Chambre de commerce de Bordeaux à la suite de leur visite au canal de Panama; les procès-verbaux du Conseil colonial de la Cochinchine française; les ouvrages de M. Le Brun-Renaud sur les possessions françaises de l'Afrique

Digitized by Google

occidentale; de M. le commandant Bour sur les dépendances du Sénégal; de M. Dahlström sur le canal maritime du Holstein; de M. de Morgan sur la géologie de la Bohême; ceux de M. Narjoux sur l'Angleterre; de M. Henri Moser sur l'Asie centrale; de M. Wyse sur le canal de Panama, de M. Alfred Rambaud sur la France coloniale, de M. Levasseur sur les progrès de la race européenne au XIXe siècle par la colonisation; de M. de Lanessan sur l'expansion coloniale de la France; les voyages en Ethiopie de M. Paul Soleillet, les sondages du département de Constantine de M. Jus, les lectures géographiques de M. Lanier, les volumes des travaux hydrographiques et autres de M. Bouquet de La Grye, membre de l'Institut, et une collection précieuse d'ouvrages et de manuscrits sur l'histoire et sur la géologie du Canada, envoyée par deux membres honoraires MM. Blanchet, secrétaire de la province de Québec, et Cousin, assistant ingénieur du département des travaux publics au Canada. Je citerai enfin, quelques cartes : l'atlas colonial de M. Henri Mager, les cartes commerciales de M. Bianconi, la carte du Sénégal de M. Monteil, et la carte ostréicole, en quinze feuilles, du quartier de Marennes publiée sous le patronage de M. le Ministre de la marine et que M. Lacouture, commissaire général de la marine à Bordeaux, a bien voulu demander pour notre Société à M. le Préfet maritime de Rochefort.

» J'aurai terminé, Messieurs, cette revue des travaux de la Société de géographie commerciale de Bordeaux lorsque j'aurai rappelé les visites que son Bureau a faites, le 17 novembre 1885, à MM. de Brazza et de Chavannes à leur retour du Congo, et le 8 juin 1886, à M. Lacouture, notre nouveau commissaire général de la marine, pour leur souhaiter la bienvenue, l'excursion du 14 juin à l'Observatoire de Floirac où elle a été accueillie avec tant d'empressement par son directeur, notre savant collègue M. Rayet, et, enfin, la part qu'elle a prise au Congrès des sociétés françaises de géographie tenu à Nantes au mois d'août dernier et au Congrès international ayant pour objet l'enseignement technique organisé dans notre ville du 20 au 25 septembre par la Société philomathique.

» Non seulement notre Société a envoyé à l'exposition géographique qui précédait le Congrès de Nantes la collection de ses publications et les travaux de plusieurs de ses membres dont quelques-uns ont été récompensés, mais encore elle s'est fait représenter au congrès, et son délégué, notre collègue M. Lapierre, y a communiqué le dernier rapport de la Commission de prononciation et de terminologie.

» Quant au Congrès de l'enseignement technique, indépendamment de son président qui faisait partie du comité de patronage, et de son secrétaire général qui était un des membres actifs de la commission d'organisation, notre société y avait envoyé six délégués.

Digitized by Google

» Je n'ai pas à rappeler ici les travaux si variés et si intéressants de ce congrès; je me bornerai à rappeler que notre président, M. Marc Maurel, et notre vice-président, M. Hautreux, y ont présenté plusieurs vœux qui n'ont pas été discutés faute de temps et ont été reportés au futur congrès de l'enseignement technique. Je signalerai particulièrement le vœu de M. Hautreux en faveur de l'instruction technique et professionnelle des marins, et de la création d'un brevet qui serait exigé de tout officier ou maître embarqué sur un navire et pouvant être appelé à remplacer le capitaine, soit momentanément, soit définitivement.

» J'ai peu de choses à dire des travaux de nos sections *extra muros;* malgré le dévouement de leurs présidents et secrétaires généraux, quelques-unes seulement ont pu pendant l'année organiser des conférences. Pour en augmenter le nombre, et donner à ces sections une preuve de notre sollicitude, nous nous étions assuré le concours de l'explorateur M. Ch. Rabot, qui devait aller dans chacune d'elles répéter sa conférence sur la Laponie russe; malheureusement, au dernier moment, un deuil l'a empêché de remplir sa promesse. Nous n'avons pas mieux réussi avec M. Oukawa, sur qui nous avions espéré pouvoir compter un instant, de sorte que nous n'avons à signaler que les conférences de MM. Malleterre, à Tarbes, sur le Sud oranais, et Rebière, à Bergerac, sur l'Alliance française. Malgré tout notre désir, nous n'avons pu grouper encore en section nos collègues du Sénégal; cependant nous sommes heureux de mentionner ici, bien qu'elle ait eu lieu sous le patronage du comité sénégalais de l'Alliance française, une remarquable conférence, faite à Saint-Louis par l'un d'eux, M. le docteur Vigné, sur le Pays des Soussous.

» Avant de terminer, j'ai encore à rappeler les vides que la mort a faits dans nos rangs pendant le dernier exercice. Nous avons eu à regretter la perte de MM. Paul Soleillet, explorateur, membre honoraire, celle de M. Albert Merle, ancien vice-président de notre Société, membre correspondant; celles enfin de MM. Brandenburg, ancien maire de Bordeaux, Calvet, capitaine Charles, docteur Douaud, Hessel, Laporte, Lavignac, Martin, Masson, Prom, Teisseire, membres de la section de Bordeaux. Nous avons également perdu, dans la section d'Agen, M. Glady, avocat à Nérac; dans celle de Périgueux, M. Dumazeaud, négociant, et dans celle de La Rochelle, MM. Théophile Babut, banquier, et Gaudet de Lestard, contrôleur principal des contributions indirectes. Nous devons un dernier adieu à tous ces collègues dont la sympathie était depuis longtemps acquise à notre Société, et nous exprimons le vœu qu'ils soient promptement remplacés par des membres aussi fidèles et aussi dévoués.

» En faisant sur nos listes les recherches nécessaires pour cette énumération nécrologique, je n'ai pu m'empêcher de me

Digitized by Google

rappeler que d'autres sociétés de géographie avaient éprouvé cette année des pertes encore plus cruelles. La Société de géographie de Marseille a été privée, par la mort, de son excellent président, M. Rabaud, si aimé des explorateurs; celle de Lorient, de son président M. Gaultier de La Richerie, dont le Congrès de géographie de Bordeaux, en 1882, nous avait fait apprécier les éminentes qualités; enfin celle du Havre a perdu son président et fondateur M. Gées. Nous renouvelons ici à ces sociétés l'expression de notre profonde sympathie, elles nous ont donné trop de preuves de leur bonne confraternité pour que nous ne leur apportions pas dans cette circonstance le témoignage de nos regrets.

» La Société de géographie commerciale de Bordeaux vient de commencer, Messieurs, son treizième exercice; fière de son passé, elle peut envisager l'avenir avec confiance. Le Conseil général, la Municipalité et la Chambre de commerce, dont les allocations annuelles ne sont pas le moindre encouragement, ne cessent de lui donner des preuves de leur bienveillant appui; quant à la sympathie générale qu'elle s'est acquise dans notre ville, ce n'est pas ce soir, en présence de cette assemblée, qu'elle peut être contestée. Nous voudrions pouvoir témoigner à tous notre reconnaissance en faisant entendre plus souvent à Bordeaux et dans les villes voisines les nombreux explorateurs dont s'honore aujourd'hui notre pays, en fondant dans la région, pour les rattacher à notre groupe, de nouvelles sections de géographie, en apportant dans la composition de notre *Bulletin* des perfectionnements croissants et enfin en donnant à notre bibliothèque une installation convenable pour la rendre accessible à tous ceux qui s'intéressent aux études de géographie commerciale; pour tout cela il est indispensable que nous arrivions à accroître les ressources de notre budget, en étendant sans cesse le nombre, aujourd'hui stationnaire, des membres de notre Société. Permettez-nous, Mesdames et Messieurs, de compter à ce point de vue sur tout votre concours. A ceux qui ne sont pas encore nos collègues nous disons : Venez augmenter le nombre de nos adhérents, et nous prions ceux qui font déjà partie de notre groupe d'amener à nous, chaque fois qu'ils en trouveront l'occasion, de nouvelles recrues. Aidés par vous, nous aurons bientôt gagné à notre œuvre de nouvelles bonnes volontés et, tous ensemble unissant nos efforts, nous travaillerons avec une ardeur plus grande à accroître la prospérité de notre chère Société. »

M. le Dr Labonne, licencié ès sciences, chargé d'une mission scientifique par le Ministère de l'Instruction publique, prend ensuite la parole sur l'*Islande*. Cette conférence, accompagnée de nombreuses projections, a excité un vif intérêt. Nous la publierons prochainement.

Digitized by Google

Lecture est donnée par M. le Secrétaire général des récompenses décernées par la Société pour l'année 1886.

RÉCOMPENSES DÉCERNÉES PAR LA SOCIÉTÉ

1° *Médailles de vermeil.*

M. Th. Fleury, ancien capitaine au long cours, membre honoraire de la Société, pour les intéressants articles qu'il a fournis, pendant le dernier exercice et les précédents, au *Bulletin* de la Société.

M. H. Jus, ingénieur civil à Batna, membre correspondant, pour les intéressants travaux qu'il a envoyés à la Société sur le département de Constantine, notamment pour son étude sur le régime des eaux et ses résumés des sondages exécutés, sous sa direction, par la Société agricole et industrielle de Batna.

2° *Médailles d'argent.*

M. Gustave Labat, ancien négociant, pour le don qu'il a fait à la Société de ses travaux sur la tour de Cordouan.

M. Pierre Kauffer, membre correspondant à Hambourg, pour les nombreuses et intéressantes communications qu'il a adressées pendant l'année au *Bulletin* de la Société.

3° *Médaille de bronze.*

M. A. Biaut, ancien élève diplômé de l'École supérieure de commerce et d'industrie, préparateur à la même école, pour les soins qu'il apporte depuis près de trois ans aux projections qui accompagnent les conférences publiques de la Société.

Rappel des prix de Géographie

accordés en août 1886 par la Société de géographie commerciale de Bordeaux aux élèves du Lycée.

Classe de mathématiques élémentaires (cours de Saint-Cyr) :

M. Raoul Marty, né à Vergt (Dordogne), interne.

Classe de l'enseignement secondaire spécial (3e année) :

M. Octave Habasse, né à Arces (Charente-Inférieure), externe.

Rappel des récompenses

accordées aux membres du Groupe géographique du Sud-Ouest, à la suite du Congrès et de l'Exposition de Nantes, 1886.

Médaille de vermeil (1re classe).

M. Gschwind, lieutenant au 57e de ligne.

Médaille d'argent (1re classe).

M. Lapierre, géomètre de la ville de Bordeaux.

Médaille de bronze.

M. Rigaut, géographe à Bergerac.

La séance est levée à dix heures et demie.

Le Secrétaire,

A. Mengeot.

Digitized by Google

CORRESPONDANCE

Nancy, 26 janvier 1887.

Je viens de lire, sous la signature de M. Sarazin, un compte rendu de mon *Essai d'un lexique géographique* (1).

Ayant cherché à provoquer la critique pour profiter de ses observations et de ses avis, je n'ai fait jusqu'ici que recueillir ce qu'elle a cru devoir me donner d'éloges ou de blâme. Mais celle de M. Sarazin, passant par dessus mon modeste travail, va frapper directement la plupart de nos autorités géographiques contemporaines. Car il ne saurait m'attribuer à moi seul la définition de l'*anarchie de notre langage géographique*, aussi bien que la réforme résumée dans mon étude. Le mot est, je le crois bien, de E. Cortambert père, et, dès le commencement du siècle, Volney, de l'Institut, s'en est préoccupé.

Ce n'est donc pas ici mon système que M. Sarazin apprécie ou désapprouve. C'est la réforme en elle-même.

Ainsi donc, inutiles sont les travaux de M. le général Parmentier et les tentatives de M. de Luze; table rase doit être faite des travaux du Comité du ministère de la marine et des résolutions de la Commission de la Société de géographie de Paris présidée par M. d'Abbadie, dont ont fait partie MM. Perrier et Grandidier, de l'Institut aussi, et dont M. Bouquet de La Grye, toujours de l'Institut, a été le rapporteur; chimères sont les appréhensions de Cortambert, et puérilité le souci de Reclus lui-même d'apporter un certain ordre dans la cacophonie actuelle des appellations géographiques. Vous voyez d'ici que le même coup porte droit sur la Commission qui fonctionne au sein même de la Société de géographie de Bordeaux et qui, dans un ordre d'idées plus spécial, s'occupe elle aussi d'apporter une amélioration dans notre langage géographique.

Mon honorable critique prend l'exemple du mot *Tong-King*. Assurément il importe plus — c'est là une vérité banale — de connaître le pays, ses ressources, etc..., que de chicaner sur les lettres dont son nom se compose; mais l'un n'empêche pas l'autre, et M. Sarazin néglige de citer, à propos des événements relatifs à notre récente conquête, un exemple topique que j'ai rapporté. Quatre dépêches de quatre localités différentes — ou de noms différents — rapportant des faits de troubles et d'agression de la part des Annamites, firent supposer pendant deux jours que l'Annam était en feu, quand on s'aperçut qu'il s'agissait d'une seule localité et d'un fait isolé. Encore, des quatre noms, aucun n'était exactement le vrai ou exactement orthographié.

Mais, en Europe même, des nuances orthographiques insignifiantes distinguent à peine des localités très diverses de position et de nationalités. Tenez : en ce moment même où mon *Recense-*

(1) Voir notre *Bulletin* du 3 janvier 1887, page 28.

Digitized by Google

ment universel des noms géographiques en est à la lettre O, je relève les deux noms *Otura*, localité espagnole, et *O'Tura*, localité hongroise. Bien plus, en France même, *La Genevraie* (Orne) est très différente de *La Génevraye* (Seine-et-Marne). Plus encore, dans le même département, Meurthe-et-Moselle par exemple, *Bouviller*, près Lunéville, et *Bouvillers*, près Audun-le-Roman, n'ont rien de commun et peuvent causer, faute d'une lettre, des méprises très fréquentes. A qui n'est-il pas arrivé d'avoir vu une lettre courir par toute la France avant d'arriver à sa destination vraie, faute de précision dans l'orthographe du nom porté sur l'adresse?

M. Sarazin pourra voir, dans le prochain Bulletin de notre Société de géographie, par une note de M. Paris, receveur des postes à Tourane, le besoin qu'on a, là-bas, de s'entendre sur l'orthographe réelle des noms annamites. Ce qui est utile chez nous, l'est plus encore dans les pays où la désignation locale n'est pas complétée encore, comme en France, par les indications administratives, et où, à tous les points de vue du service, il est bon de n'avoir aucune cause de confusion.

Je n'insiste pas. D'ailleurs, en vous écrivant cette lettre, je n'ai eu nullement l'intention de répondre à des critiques sur mes sources ou sur mes conclusions dont M. Sarazin ne parle pas, encore moins de faire un article de réclame en faveur de mon système dont je ne parle pas non plus. Ma réponse, comme la critique de mon honorable contradicteur, passe au-dessus de mon petit livre et ne vise qu'à défendre une cause qui est devenue celle de tous les géographes sérieux, de tous ceux qui, surtout, s'occupent de publications géographiques savantes ou pédagogiques.

Un dernier mot, cependant. M. Sarazin termine en m'adressant un éloge qui, pour n'être pas neuf, ne m'en est pas moins très sensible. Seulement, il se trompe du tout au tout quand il croit que j'ai écrit pour des linguistes, tandis que je ne l'ai fait que pour des géographes : les linguistes sont mes sources, le bon sens et une grande pratique des choses de la géographie le moyen, et mon but, le but que se sont proposé la plupart de nos grandes autorités en géographie dont la Commission de Paris a été le reflet et l'interprète.

En vous remerciant à l'avance, au nom même de la géographie, de la publicité que je vous serai obligé de vouloir bien donner à ma lettre, je vous prie d'agréer, etc.

J.-V. Barbier,

Officier de l'Instruction publique, Secrétaire général et rédacteur en chef du *Bulletin de la Société de géographie de l'Est*, Membre correspondant de la Société de géographie de Bordeaux.

Le Gérant : **J. MANÈS.**

Digitized by Google

LE CAMBODGE

Communication faite à la Société de géographie commerciale de Bordeaux dans son Assemblée générale du 7 février 1887.

Il y a bientôt trois ans, je partais pour le Tonkin où m'appelaient mes devoirs militaires. J'y étais à peine depuis six mois, lorsqu'une insurrection redoutable éclatait au Cambodge. J'y fus alors envoyé avec ma compagnie.

Ce ne sont point des faits de guerre que je viens ici vous raconter; ces faits, du reste, peu connus, éclipsés qu'ils sont par les combats glorieux dont le Tonkin était alors le théâtre, n'en ont pas moins coûté beaucoup de sang et d'argent à la mère-patrie. Je viens seulement remplir un devoir de reconnaissance envers la Société de géographie de Bordeaux, pour les marques de sympathie qu'elle m'a données pendant ma longue absence et à mon retour. Je vous dirai quelques mots sur l'organisation politique du Cambodge et sur sa situation économique.

Ce qui frappe d'abord, c'est ce fleuve, le Mé-kong, l'un des plus considérables du monde et par l'abondance de son débit et par la longueur de son cours. Il vient du Thibet, sans que l'on sache encore où est exactement sa source. Alimenté par la fonte des champs de neige qui revêtent ces froids plateaux, grossi par les affluents considérables qui descendent des contreforts de l'Himalaya, il s'enfle en avril et déborde ensuite jusqu'à la fin de la saison des pluies, en octobre.

Pendant son trajet dans le Laos, il franchit une série de rapides et de chutes dont la plus importante s'appelle cataracte de Kong, d'où les habitants ont appelé ce fleuve Mé-kong, ce qui veut dire mère des eaux de Kong. Au-dessous de cette cataracte de Kong, le fleuve ne tarde pas à pénétrer au Cambodge, où il est appelé Tonlé-Thom ou fleuve grand.

Digitized by Google

Le Tonlé-Sap (lac ensemencé) est une immense nappe d'eau peu profonde, aux bords boueux, et environnée de forêts à perte de vue. Ce lac est mis en communication avec le fleuve par un bras que les Kmers appellent simplement Tonlé.

A l'époque des grandes eaux, ce bras, qui, dans la saison sèche, ne semble qu'un affluent, reçoit le trop plein du fleuve, renverse son courant, et, remontant vers le lac, y apporte une masse d'eau si considérable que l'épaisseur de la nappe, d'à peine un mètre à la saison sèche, s'élève de dix, envahit les forêts voisines et augmente de plus du double la superficie du Tonlé-Sap.

Le climat du Cambodge est tropical. C'est un été permanent. Il n'y a pas d'hiver. On distingue au Cambodge deux saisons bien tranchées dues à l'influence des moussons : l'une, sèche et torride, de novembre à avril ; l'autre, pluvieuse et non moins chaude, de mai à octobre.

Le royaume du Cambodge était autrefois l'état le plus florissant de l'Indo-Chine. Il comprenait alors tout le bassin inférieur du grand fleuve, à partir de la grande cataracte de Kong.

A l'époque de sa splendeur, il édifia des monuments d'une beauté remarquable que les missionnaires révélèrent à l'Europe vers la fin du XVIe siècle. Il n'en reste plus que des ruines situées plus particulièrement au nord-ouest du grand lac et ensevelies par l'exubérante végétation d'un sol fertile sous un ciel tropical. Dans la suite des temps, deux états se sont formés, grandissant aux dépens du Cambodge : le Siam, au nord-ouest ; l'Annam, au sud-est.

Pendant quatre siècles, le Cambodge fut le théâtre des luttes sanglantes de ces deux peuples, Siamois et Annamites, s'en disputant la suzeraineté et, après chaque guerre, lui arrachant un lambeau de son territoire.

A l'heure actuelle, le royaume Kmer, amputé de la Cochinchine entière, des provinces de Battambang et d'Angkor, est réduit à une superficie de moins de 100,000 kilomètres carrés, c'est-à-dire un sixième de la France environ. Sa population était autrefois nombreuse, riche et douée d'un grand sentiment

Digitized by Google

artistique. Aujourd'hui la population du Cambodge est de moins d'un million d'âmes, dont 700 mille Kmers à peine; le reste étant réparti entre les Chinois, les Annamites, les Malais et aussi quelques tribus demi-sauvages, Penong, Stieng, Kouys.

Au Cambodge, la royauté est absolue.

Après le roi Norodom, les membres de la famille royale, qui exercent une autorité reconnue, sont :

L'*Obbarach*, premier prince du sang et que nous désignons sous le titre de *second roi*.

La *Prea Vorachini*, première princesse du sang : c'est la mère de Norodom. Elle habite Oudong (1).

Leur autorité ne s'étend pas au delà des limites de leur apanage.

Viennent ensuite les ministres, au nombre de cinq :

Le *Chaufea*, premier ministre;

Le *Youmreach*, ministre de la justice;

Le *Véang*, ministre du palais;

Le *Chakrey*, ministre des transports par terre;

Le *Kralahom*, ministre des transports par eau.

Le ministre des transports par terre est celui que nous appelons le ministre de la guerre, et celui des transports par eau est le ministre de la marine.

Chacun de ces cinq grands mandarins a sous ses ordres un certain nombre de mandarins de diverses classes, chargés les uns de divers services dans le palais, les autres de l'administration ou de la justice.

Le Cambodge est divisé en 57 provinces ou *ket*. 49 relèvent directement de la Couronne, 5 du second roi, et 3 de la reine-mère.

Les 49 provinces de la Couronne sont groupées en six régions principales : l'une est gouvernée directement par la capitale; les autres ont à leur tête de grands mandarins de 1re classe et sont placées sous la haute surveillance des cinq ministres. Ces régions, qui portent le nom de *dey* ou terre, sont :

(1) Oudong était la capitale du Cambodge avant Phnom-Penh, c'est-à-dire sous les trois prédécesseurs de Norodom.

Digitized by Google

1° La terre de Chado-Muhk, province centrale;
2° — de Baphnom, au sud-est;
3° — de Thboum-Khmoum, au nord-est;
4° — de Kompong-Soaï, au nord;
5° — de Poursats, à l'ouest;
6° — de Tréang, au sud.

Les gouverneurs de provinces sont appelés *chauvdi sroc*. Ils ont chacun deux adjoints appelés *balat sdam*, lieutenant de droite, et *balat schveng*, lieutenant de gauche. La province est elle-même divisée en *srocs* ou cantons formés de l'ensemble d'un certain nombre de villages sous l'autorité du *mesroc*, titre qui correspond à celui de maire. Le titre conféré à un mandarin est personnel et n'est pas transmis comme héritage. L'usage veut qu'on ne désigne jamais un mandarin par son nom, mais seulement par son titre.

En cas de mort du roi, le trône revient ordinairement à l'*obbarach*. Ce titre est réservé au premier frère ou au premier fils du roi. A défaut d'héritier mâle, une princesse peut régner; ce cas ne s'est présenté qu'une fois dans l'histoire du Cambodge.

La population du Cambodge se divise en deux classes profondément séparées par les habitudes sociales : les mandarins qui ne travaillent pas et les gens du peuple misérables et exploités à outrance. Il n'existe pas de classe moyenne.

Le commerce est aux mains des étrangers, Chinois, Annamites et Malais. Ceux-ci excluent les Annamites et les Chinois des localités où ils s'établissent.

Les Chinois et les Annamites sont répandus un peu partout; mais tandis que les Malais et les Chinois s'allient à la population, les Annamites ne peuvent se marier avec les femmes du pays.

Le peuple cambodgien, extrêmement doux et craintif, taillable et corvéable à merci, est incapable d'offrir la moindre résistance aux révoltes armées. Qu'un mandarin lève l'étendard de la révolte, il parcourt avec quelques hommes audacieux les villages, requiert les hommes valides et ceux-ci le suivent.

Digitized by Google

Les bonzes ne forment pas une classe, car il leur est loisible de quitter les ordres; ils vivent en communauté, ne s'occupent nullement des affaires politiques du royaume et sont les éducateurs de la jeunesse. Leur morale douce et sévère en même temps, leur conduite chaste et réservée semblent avoir conquis à ces moines le respect général. Ils ont pour chef le *louk sang kreach* et le *prea secon*, choisis par le roi.

L'esclavage existe au Cambodge et s'y alimente à trois sources différentes dans leur origine et dans leurs effets. Ce sont d'abord les engagés ou esclaves pour dettes; ils peuvent se libérer par rachat ou extinction de leur dette. Puis les Khnioums qui proviennent des frontières du Laos où la chasse aux esclaves se fait en grand parmi les tribus demi-sauvages appelées, vers l'est, Stieng ou Penong, et au nord, Kouys. Le grand marché est à Attopeu.

Le maître a tout pouvoir sur l'esclave, mais il n'en abuse pas. Il le garde avec lui, le fait travailler et le nourrit. Les garanties sont telles que si le propriétaire d'une femme esclave veut abuser d'elle contre son consentement, il est obligé de la renvoyer avec dix barres d'indemnité (1). A la mort du maître, les esclaves passent aux héritiers comme les autres biens.

Depuis les ordonnances de 1877, les Khioums ont la faculté de se racheter.

Enfin viennent les *néac ngar*, qui sont d'anciens rebelles, prisonniers de guerre ou grands criminels dont la peine a été commuée en esclavage perpétuel. Ils ne peuvent se racheter et leurs descendants subissent le sort des parents. Cette troisième catégorie d'esclaves ne doit à son maître que trois mois de travail par an.

En cas de guerre, tous les Cambodgiens inscrits de dix-huit à cinquante ans sont levés et armés par les soins du *chauvay sroc* ou gouverneur. Il n'y a pas d'armée permanente. Pour son service particulier, le roi a 90 ou 100 *Tagals* (2) recrutés à Manille et chargés de la garde dans le palais. Il y a aussi une

(1) La barre d'argent vaut 16 piastres, environ 70 francs.
(2) On appelle Tagals les indigènes des Philippines.

Digitized by Google

centaine de Cambodgiens, 30 ou 40 cavaliers chargés d'escorter le roi en promenade, et quelques artilleurs.

Le traité du 17 juin 1884 (1) a modifié cette organisation. Il a d'abord réduit les 57 provinces anciennes en 32 arrondissements groupés en 8 régions et placées sous la surveillance de 8 résidents dont les chefs-lieux sont : Phnom-Penh qui reste la capitale et où habite le résident général qui succède à l'ancien représentant du protectorat ; Kampot, Pursat, Kompong-Chnang, Kratié, Kompong-Thom, Banam et Kompong-Cham.

Depuis le traité du 17 juin 1884, une liste civile est allouée au roi. La régie d'opium a été introduite au Cambodge. On lui adjoint le service des douanes. L'esclavage est aboli en principe. Les fonctionnaires indigènes doivent être appointés. Un conseil municipal a même été installé à Phnom-Penh.

Le Cambodge actuel n'offre aux voyageurs que de grandes plaines incultes, de vastes forêts inexplorées.

Les villages, rares et éloignés des voies de communication, se composent de quelques cases éparses ou groupées le long des cours d'eau ou autour des étangs. Ces cases, en bambous, sont entourées de petits jardins mal cultivés où viennent bien le bananier, l'ananas, le citronnier, le tabac, le bétel, le pinsent.

Dans ce pays toujours chaud et fertile en riz, où dans quelques instants les filets se remplissent de poisson, la mendicité n'existe pas, bien que le numéraire soit rare. Cet état de choses favorise l'indolence du Cambodgien, qui se laisse vivre, sobrement il est vrai, et sans s'inquiéter du lendemain.

Les terrains inondés sont les seuls cultivés. Lorsque les eaux limoneuses du Grand fleuve s'enflent et sortent de leur lit, elles pénètrent le sol, le ramollissent, le nivellent et y déposent des matières minérales et végétales dont elles sont le véhicule. Le Cambodgien se contente alors de donner un léger labour et de repiquer son riz sur un sol préparé et fertilisé par le père des eaux ; mais les terrains cultivés ne sont qu'une infime partie de ce vaste territoire qui, s'il était cultivé avec soin, pourrait nourrir une population dix fois plus nombreuse.

(1) Traité entre le roi de Cambodge et le gouverneur de la Cochinchine.

Digitized by Google

Il faudrait augmenter le chiffre de la population. Malheureusement la mortalité des enfants est considérable. Ils sont malingres, et la variole fait parmi eux de grands ravages. De plus, la polygamie fait enfermer au fond des harems les plus belles femmes indigènes. On a favorisé l'invasion des Annamites au Cambodge, mais ils ne se mêlent pas aux indigènes et leur présence tend au contraire à les éloigner.

L'Annamite remonte les cours d'eau, s'établit sur les rives, empiète progressivement sur le terrain que le Cambodgien, autant par indolence que par antipathie, lui abandonne pour s'enfoncer dans l'intérieur. Les Chinois se marient au Cambodge et leurs enfants sont plus blancs et plus vigoureux que les Cambodgiens.

Les Chinois détiennent l'argent, qu'ils prêtent à un taux usuraire. Le commerce est entre leurs mains. Ceux qui, dans l'intérieur, cultivent la terre, le font avec soin et obtiennent de beaux résultats. Ce sont eux qui, dans les provinces de Kampot et de Kompong-Som, cultivent le poivre (1).

Le taux de l'intérêt est très élevé; il varie de 3 à 10 0/0 par mois. Beaucoup de Cambodgiens ne peuvent payer l'intérêt et moins encore rembourser le capital, qui grossit rapidement. Ils n'ont plus qu'à s'engager au service de leurs créanciers. Dès lors, l'engagé n'a guère de chance de revenir à une vie libre et active. Il reste chez son créancier, devenu son maître, qui l'héberge. Son travail est peu pénible : décortiquer le riz nécessaire aux besoins de la maison, suivre le maître quand il sort, pour porter son parasol et sa boîte à bétel. L'engagé arrive ainsi à se laisser vivre sans fatigue et presque sans travail, et ne songe nullement à se libérer. Il devient une non-valeur.

Le riz est la base de la nourriture des Cambodgiens, comme de toutes les populations indo-chinoises, et bien plus nécessaire encore à leur existence que le blé ne l'est en France. Il est le pain quotidien, la soupe de chaque repas. Il est l'objet de la grande culture, et le commerce du riz est le plus considérable;

(1) Ces deux provinces, qui font partie de la terre de Tréang, sont baignées par le golfe de Siam. Kampot est le seul port maritime du Cambodge.

Digitized by Google

aussi, les Chinois l'ont-ils accaparé, et une grande partie de la récolte est par eux achetée d'avance au moyen du système de prêt sur récolte. On cultive au Cambodge plusieurs variétés de riz. Les semis se font au commencement de la saison des pluies, c'est-à-dire en mai; le repiquage, lorsque le sol est inondé, c'est-à-dire en juillet, et la moisson, lorsque les eaux se sont retirées, en décembre.

La saison sèche qui, au Cambodge, est implacable, transforme ces rizières, successivement verdoyantes ou jaunissantes, en un désert poudreux d'une aridité désolante. On ne fait qu'une récolte par an.

Le riz, soumis à la distillation, fournit un alcool de médiocre qualité. Cette industrie, affermée par les Chinois, est la source d'un certain revenu pour l'État.

L'industrie la plus importante du Cambodge est, sans contredit, la pêche des grands lacs. Ces lacs, régulateurs des inondations du grand fleuve, sont en même temps une réserve inépuisable de poissons variés. Les uns, salés et séchés, seront exportés; les autres, de qualité inférieure, servent à fabriquer de l'huile de poisson.

La plupart des pêcheurs sont des Annamites et des Cambodgiens, qui doivent d'avance le produit de leur travail à des marchands chinois qui leur ont fourni au préalable soit des marchandises, soit de l'argent.

Comme produits miniers, la province de Kompong-Soaï, au nord du Tonlé-Sap, renferme des gisements considérables de minerai de fer. Ce minerai, très riche, renferme 65 pour cent de fer d'excellente qualité; mais il n'est exploité que par les *Kouys*, peuplades à demi-sauvages, et d'après des procédés primitifs d'extraction et de fonte.

Dans certaines régions du Laos siamois, de petits lingots de ce fer servent de monnaie d'échange.

La poterie, au Cambodge, se fait sur plusieurs points; mais le centre le plus important de fabrication est à Kompong-Chnang, qui, du reste, veut dire *rivage des marmites*. Ses poteries (marmites et fourneaux) sont répandues dans toute l'Indo-Chine.

Digitized by Google

C'est sur les bords du Stung-Sen [1], petite rivière qui vient de la province de Kompong-Soaï, que l'on fabrique la chaux à bétel de meilleure qualité. Les riverains la fabriquent en faisant cuire les nombreux coquillages qui forment des bancs considérables sur les rives de ce cours d'eau.

L'industrie manufacturière est peu importante au Cambodge.

Je ne parlerai pas de la fabrication des nattes, paillottes, corbeilles, nasses, etc., qui sont des industries locales. Le bambou, le rotin, la feuille de palmier en sont les matériaux.

Les filets sont faits avec l'ortie de Chine (ramie).

Au premier rang des tissus est le *sampot,* vêtement national en coton ou en soie.

Chaque case possède un métier à tisser avec ses accessoires, et presques toutes les femmes savent s'en servir.

La manipulation de l'indigo est faite d'une manière assez grossière; mais cette industrie a pourtant une certaine importance dans le pays, de même que la teinture des étoffes.

La réputation des Cambodgiens est connue pour la variété, la beauté et la solidité des couleurs, qu'ils obtiennent avec les fruits, les feuilles, les écorces, les gommes ou les racines de certains arbres. C'est surtout dans les fêtes publiques que l'on peut admirer la diversité et la richesse des teintures employées, en voyant les innombrables écharpes dont les couleurs parcourent toute la gamme des teintes, depuis les plus criardes jusqu'aux plus douces à l'œil.

Les forêts offrent de beaux bois, dont les plus répandus, de la famille des Diptérocarpés, produisent des oléo-résines qui servent à la fabrication des torches et au calfatage des bateaux.

Les provinces de Thboum-Kmoum et de Kompong-Soaï possèdent les plus belles forêts du Cambodge. On y exploite la laque, la gomme gutte, la cire et le bois d'aigle.

Ces forêts, également giboyeuses, abondent en fauves dont les peaux et les cornes sont l'objet d'un commerce actif.

On y chasse l'éléphant, soit pour le domestiquer, soit pour s'en procurer l'ivoire.

[1] *Stung,* en langue kmer, signifie rivière.

Digitized by Google

C'est dans les montagnes de la province de Poursat que l'on récolte le précieux cardamome, objet d'un grand commerce avec la Chine.

Partout on trouve au Cambodge le palmier à sucre, dont la haute tige et le feuillage flabelliforme sont pour le voyageur l'indication certaine de la présence d'un village.

On y voit aussi, mais dans le voisinage des eaux seulement, le fromager, aussi remarquable par l'élégance de son port que par le duvet soyeux qui tombe de ses gousses écloses et qui sert à la confection des coussins et des matelats dits *cambodgiens*.

Le café vient bien au Cambodge. Il y a été introduit par les pères missionnaires, il y a déjà longtemps, et ces messieurs ne consomment que celui qu'ils récoltent dans leur mission. Le colonel Badens, pendant son court séjour comme résident général, s'est beaucoup attaché à l'étude des produits du pays, de leur exploitation et des produits à y acclimater. Il avait établi à Phnom-Penh une pépinière de caféiers et autres plantes de culture riche, afin de pouvoir les répandre dans le pays.

En somme, le Cambodge, vu sa situation géographique, la fertilité de son sol, le régime de ses eaux, est un pays qui, s'il était travaillé et exploité, pourrait être riche et florissant. Nous avons constaté déjà qu'il manque de bras. Mais ce qui manque surtout, pour l'exploitation de ses produits et l'extension de sa culture, ce sont des industriels pourvus de capitaux sérieux afin de fonder des scieries, des indigoteries, des usines à égrener et comprimer le coton; des filatures pour mouliner les cocons; des ateliers pour tisser la soie (le métier à tisser est fort primitif, et une pièce de soie de trois mètres ne sort des mains de la tisseuse qu'au bout de plusieurs mois de travail); des usines pour décortiquer le paddy, broyer la canne à sucre et une raffinerie pour le sucre de palme, qui est un des bons produits du Cambodge. Ce sucre est exporté en Chine.

Le tabac est cultivé sur tous les points du pays; les indigènes y apportent beaucoup de soins, mais il brûle difficilement, ce qui est dû, dit-on, au peu de potasse qu'il contient.

Les produits importés sont : le sel de la Cochinchine, pour

Digitized by Google

les salaisons du grand lac; les cotonnades des Indes et de l'Angleterre; le pétrole; les allumettes; le papier et les bols en porcelaine de la Chine; des plateaux en cuivre, des parapluies, des pendules, des lampes, des cigares de fabrication allemande.

En somme, l'importation est de beaucoup inférieure à l'exportation et, parmi les objets importés, peu viennent de France, si ce n'est quelques conserves alimentaires et des liqueurs qui ne sont guère consommées que par les Européens. Cependant, depuis l'établissement de la régie, l'opium consommé vient de la bouillerie de Saigon.

Des maisons européennes pourraient-elles s'installer et soutenir la concurrence chinoise? Voici ce que dit à ce sujet M. Brien, qui a visité le Cambodge en 1885:

« Les négociants chinois sont pour la plupart nés dans le pays; ils en connaissent la langue et les ressources; ils connaissent les mœurs des indigènes, les débiteurs solvables et ceux sur lesquels on ne peut compter; ils trouvent facilement des travailleurs; ils possèdent tous un nombre plus ou moins grand d'esclaves pour dettes, qui sont employés à tous les ouvrages suivant les saisons; ils savent se contenter au besoin de très faibles bénéfices, et une mauvaise année ne les met pas dans l'embarras. Ils ont peu de frais et savent vivre de peu, et dans toute occasion conservent un grand sang-froid.

» Une maison française, au contraire, s'établirait en pays peu connu, aurait nécessairement besoin au début de comprados chinois sur l'honnêteté desquels elle serait forcée de compter. Elle aurait à supporter des frais d'établissement, puis des frais généraux assez considérables, trouverait fatalement comme premiers clients les mauvais payeurs rebutés partout ailleurs, et comme premiers emprunteurs sur récoltes les travailleurs que les Chinois connaissent par expérience et ne veulent plus employer. La main-d'œuvre sera difficile à trouver, sauf parmi les Annamites, car le Cambodgien ne se loue pas plus à la journée qu'au mois : être le salarié régulier de quelqu'un est une honte; on peut être esclave pour dette, mais jamais domestique à gages. Il ne faudrait pas trop compter

Digitized by Google

non plus sur l'attrait d'articles inconnus ou sur l'importation de marchandises d'un prix un peu élevé. Ce n'est plus un pays neuf, et le Cambodgien sait assez bien la valeur réelle de chaque chose; il est en outre très avare, de ses piastres surtout s'il est riche. Il admire volontiers, mais il achète peu... »

Le tableau n'est pas encourageant, mais il est exact, je crois. Il vaut mieux, dans ce cas, mettre en garde le spéculateur que de l'engager dans une voie encore mal connue.

LAFITTE.

NOTES SUR DIVERS PRODUITS

EXTRAIT DE HEMLOCK. — Plusieurs mots anglais n'ont pas aux Etats-Unis la même signification qu'en Angleterre; tel est le mot « Hemlock », signifiant « Ciguë », qui s'applique en Amérique à un sapin, l'*Abies Canadensis* ou Hemlock spruce, sapin à feuilles de ciguë, nommé encore par abréviation « *Hemlock* ». Le bois de ce sapin n'a pas grande valeur, mais son écorce est beaucoup employée dans le tannage et même on en fabrique un extrait qui s'exporte pour l'Europe sous le nom d'Extrait de Hemlock; il y en a de divers degrés de richesse, dits « marques » ou « *brands* ».

BOIS DE MORA. — Ce bois, classé par le Lloyd anglais comme bois de 1re classe pour la construction des navires, provient du *Mora excelsa,* arbre de la famille des Légumineuses, section des Cæsalpinées, originaire de l'Amérique du Sud et atteignant à la Guyane une hauteur de 30 mètres; l'écorce est employée pour le tannage et les graines féculentes sont mangées par les Indiens. On ne doit pas confondre le bois de *Mora* avec le bois du mûrier, appelé *Moral,* en espagnol, ni avec un bois de même nom de l'Australie occidentale, ce dernier provenant de l'*Eucalyptus longicornis.*

HUILE DE BAMBOU. — Quelques revues ont parlé, il n'y a pas longtemps, de l'huile de bambou; un missionnaire dit avoir reçu de cette huile, sur le Congo, et l'avoir employée avec succès pour lubrifier les machines du vapeur où il se trouvait. Cette huile ne provient pas d'un vrai bambou; les graines de bambous, qui sont plus ou moins farineuses, s'emploient pour l'alimentation, mais on a importé à Liverpool, sous le nom de « *noix de Bambou* », les fruits d'une espèce de *Raphia,* de l'Afrique occidentale, et il est probable que c'est de l'huile extraite de ces noix que parle le missionnaire.

Digitized by Google

L'IZAQUENTE est un arbre peu connu de l'Afrique occidentale (Angola, etc.). Il appartient à la même famille que l'arbre à pain, celle des Artocarpées; son nom botanique est *Treculia africana*, Desc., *Myriomeltis edulis*, Welw. Cet arbre, qui a 10 mètres de hauteur, porte un fruit sphérique de 30 à 40 centimètres de diamètre, donnant des milliers de semences d'un goût agréable, qui entrent habituellement dans l'alimentation des nègres de ces contrées, et dont on peut extraire une huile comestible. L'izaquente se nomme à San Thomé *isa* et *quicange*, au pays d'Angola, *disanha*, et, au Sénégal, *okwa*. Cette huile mérite d'être signalée à l'industrie européenne.

L'ESPINHEIRO ou ÉPINIER. — Ce nom se donne dans l'Afrique portugaise à divers *acacias* qui croissent dans le désert de Kalahari, aux environs de la nouvelle colonie allemande de la côte occidentale et dans grand nombre de localités du pays d'Angola et de Benguela. Ces acacias appartiennent surtout aux espèces *albida, giraffæ, horrida caffra, robusta*, etc.; leurs épines fortes et acérées, et ayant quelquefois deux ou trois pouces de longueur, les protègent contre les attaques des antilopes, des girafes et autres ruminants si nombreux dans ce pays, qui broutent les extrémités des jeunes rameaux. Plusieurs de ces acacias peuvent fournir une gomme analogue à la gomme arabique fournie dans le haut-Nil et au Sénégal par les *acacia arabica, cereck, seyal*, etc.

AMANDES DE TERRE. — On nomme ainsi les petits tubercules du souchet comestible (*Cyperus esculentus*), plante originaire de l'Afrique, cultivée en Orient et dans le midi de l'Europe; c'est l' « Ab-ul-assis » des Arabes, le « Chuffa » ou « Chuffla » des Espagnols. Ces tubercules ont un goût d'amandes et sont vendus dans les rues en Espagne; l'orgeat qu'on en fait, « Orchata de Chuffas », se vend de même. Avec les tubercules torréfiés, on prépare, en Autriche, le café d'amandes. On a importé, il y a quelque temps, à Liverpool, de la côte occidentale d'Afrique, une petite variété qui est très bonne et pourra remplacer les amandes dans plusieurs préparations.

FIBRE DU JAPON. — Pour liens à l'usage des horticulteurs; on a importé cette excellente fibre en Hollande, il y a quelques années. Les botanistes furent longtemps mystifiés relativement à sa provenance; les importeurs, paraît-il, pour conserver le monopole, cachaient ce renseignement; on sait maintenant qu'au lieu de venir du Japon, elle est produite par un *Raphia* de l'Afrique occidentale, *Raphia tædigera*, selon les uns, *Raphia angolensis*, selon les autres.

BERNARDIN,
membre correspondant, conservateur du Musée commercial-industriel de Melle-lez-Gand.

Digitized by Google

NOTES GÉOGRAPHIQUES

Les gisements de phosphate de la Somme. — De riches gisements de phosphate ont été découverts aux environs de Doullens (Somme). Les dépôts de phosphate ont été constatés sur une vingtaine d'hectares à Beauval, près de Doullens.

« Depuis un siècle, dit le *Journal des mines* du 10 février 1887, on exploitait à Beauval le phosphate comme sable; sa finesse et son homogénéité le faisaient rechercher pour le moulage des briques et métaux. Il était vendu 4 francs la tonne; aujourd'hui de 50 à 80 francs!

» C'est un étranger qui a fait connaître qu'on se trouvait en présence d'un riche dépôt de phosphate gaspillé jusqu'ici, et dont les produits n'étaient même pas utilisés par les cultivateurs.

» Depuis la révélation du gisement de phosphate de Beauval, un véritable affolement règne dans l'arrondissement de Doullens.

» On cite des fortunes merveilleuses qui rappellent les découvertes et la mise en exploitation des gisements houillers du Pas-de-Calais, il y a vingt-cinq ou trente ans, et des sources de pétrole des Etats-Unis.

» Les terres à phosphates qui se vendaient, il y a un an, de 6 à 10,000 francs l'hectare, sont achetées depuis 250,000, jusqu'à 900,000 francs, suivant la richesse des dépôts.

» Certains propriétaires ne consentent à céder que moyennant une redevance qui varie de 7 à 20 francs par mètre cube.

» Les découvertes sont loin d'être terminées; on vient de trouver de nouveaux dépôts à Orville (Pas-de-Calais), Authieulle et Fienvillers. Le conseil municipal de Beauval a décidé l'aliénation de l'église et du cimetière de cette localité; un autre conseil municipal a résolu la vente de terrains communaux, les prix offerts pour ces divers immeubles étant considérables.

» On estime à une dizaine de millions de francs les achats de propriétés. Il faut s'attendre au printemps à un mouvement important dans les explorations, car tout indique que nombre de localités des deux côtés de la Somme et du Pas-de Calais renferment, comme à Beauval et Orville, des dépôts. »

Population de l'Algérie. — D'après les tableaux de dénombrement insérés au *Journal officiel* du 6 janvier 1887, la population de l'Algérie est de 3,817,465 habitants, dont 3,324,475 dans les territoires administrés par l'autorité civile et 492,990 dans les territoires de commandements.

Le département d'Alger comprend : en territoire civil, cinq arrondissements (Alger, Médéa, Miliana, Orléansville, Tizi-Ouzou), 89 communes de plein exercice, 23 communes mixtes;

Digitized by Google

en territoire militaire, deux subdivisions administratives (Aumale, Médéa), 3 communes mixtes, 6 communes indigènes.

Le département de Constantine comprend : en territoire civil, sept arrondissements (Batna, Bône, Bougie, Constantine, Guelma, Philippeville, Sétif), 69 communes de plein exercice, 35 communes mixtes ; en territoire militaire, deux subdivisions administratives (Batna, Constantine), 5 communes indigènes.

Le département d'Oran comprend : en territoire civil, cinq arrondissements (Mascara, Mostaganem, Oran, Sidi-bel-Abbès, Tlemcen), 74 communes de plein exercice, 20 communes mixtes ; en territoire militaire, deux subdivisions administratives (Mascara, Tlemcen), 3 communes mixtes, 2 communes indigènes.

Les chantiers maritimes des Iles-Britanniques. — Les chantiers maritimes du Royaume-Uni ont lancé en 1886, d'après les statistiques fournies par les documents anglais, 461 bâtiments jaugeant 473,675 tonneaux. Voici la part des grands centres de construction sur ce total général :

	Navires.	Tonneaux.
	—	—
La Clyde	166	172,440
La Tyne	67	82,760
La Wear	39	56,713
Belfast	16	26,028
La Mersey	48	21,787
La Tees	11	20,476
Barrow	14	18,223
Southampton	8	17,666
West Hartlepool	9	15,293
L'Humber	27	11,750
Dundee	66	8,143

Le reste se répartit sur quatorze localités d'importance secondaire.

Les chantiers de la Clyde conservent toujours le premier rang, bien qu'en 1886 on y constate une diminution de 21,013 tonneaux sur le total de l'année précédente, qui s'était élevé à 193,453 tonneaux. Le total atteint en 1886 ne dépasse pas celui de 1879. Depuis 1880 jusqu'en 1885, la Clyde a lancé 1,884,041 tonneaux se répartissant comme suit : 1880, 241,114 ; 1881, 341,022 ; 1882, 391,934 ; 1883, 419,664 ; 1884, 296,854 ; 1885, 193,453. En comparant ces totaux depuis 1883, on voit l'énorme ralentissement de production.

Malgré cela, l'équilibre ne s'est pas encore rétabli entre les lancements et les pertes. On calcule que les pertes s'élèvent à 400,000 tonneaux environ pour 1886, soit un excédent de plus de 70,000 tonneaux en faveur de la production du dernier exercice.

Ce faible écart peut cependant être pris comme un symptôme prochain de reprise, car les lancements avaient été bien autrement supérieurs aux sinistres dans les années antérieures.

(*Le Canal de Suez* du 12 janvier 1887.)

Digitized by Google

Canal de Panama. — D'après le *Bulletin du Canal interocéanique*, du 1er février 1887, le cube total des terrains extraits, durant l'année 1886, pour le creusement du canal de Panama, est de 11,727,000 mètres cubes.

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST.

SECTIONS DE TARBES ET DE PÉRIGUEUX

Conférence de M. le Dr Labonne sur l'ISLANDE.

Notre *Bulletin* publiera bientôt le texte sténographié de la conférence si remarquable sur l'Islande faite par M. le Dr Labonne, le 24 janvier 1887, devant la Société de géographie commerciale de Bordeaux. M. Labonne a bien voulu raconter ses explorations en Islande devant notre section de Tarbes, le 25 janvier, et devant notre section de Périgueux, le 26 janvier. Les journaux de Tarbes et de Périgueux qui nous ont été envoyés attestent son brillant succès.

Voici d'abord un article du *Bien public*, de Tarbes (n° du 29 janvier 1887) :

« L'explorateur a charmé pendant une heure son auditoire, devant lequel il a retracé, avec une facilité d'élocution et un talent d'exposition des plus remarquables, les phases principales de son voyage, dont nous ne pouvons guère qu'esquisser un sommaire pour ceux de nos lecteurs qui n'ont pas eu la chance d'assister à cette intéressante soirée.

» Parti de Reykjavik, la capitale, dont il a donné une description des plus pittoresques, le docteur nous a conduits aux gisements de soufre de Krisuoïk, qui occupent des collines entières. Arrivé à la rivière Olffussa, aux eaux violentes, il nous a montré sur quels bateaux, en Islande, on traverse les rivières : ces bateaux ne sont autre chose que de robustes et intelligents poneys, sur lesquels le conférencier a donné de très intéressants détails, tant au point de vue des services qu'ils rendent aux indigènes qu'à celui des avantages qu'en pourraient retirer les pays d'Europe les plus voisins de l'Islande, s'ils en organisaient l'importation chez eux. Le passage d'un second torrent, rapide et dangereux comme le Rhône, conduit le voyageur dans la grande vallée de Thorsmork, où, dans un cirque volcanique

Digitized by Google

abrité contre les vents polaires par d'énormes glaciers surplombants, il se trouve en présence d'une flore relativement très riche pour ce climat hyperboréen. Comment, arrivé là, l'ascension de l'Hécla, ce grandiose volcan, ne l'eût-elle pas tenté? Il l'a faite, et il nous a montré la superbe vue panoramique de toute l'île, qui, du sommet, se déroule devant l'œil émerveillé. De l'Hécla, nous l'avons suivi aux fameux Geysers, ces gerbes colossales d'eau bouillante. qui jaillissent du sein des glaces à des hauteurs qui atteignent près de quarante mètres. Quelle merveille! Parmi les observations scientifiques dont les geysers ont été l'objet de la part du docteur, il a fait une constatation des plus curieuses en établissant l'identité de la végétation actuelle de l'île avec celle d'il y a 2,000 ans par l'étude minutieuse des plantes fossiles trouvées à quatre mètres de profondeur dans les parois du cône de silice d'un geyser. Passant ensuite par le cirque de Thuigvellir, où se tenait jadis le parlement islandais, sur un petit monticule isolé au milieu d'un effroyable dédale de crevasses volcaniques d'une sombre profondeur, l'explorateur rentrait à Reykjavik, où se terminait la première partie de son voyage.

» Il repartit, peu de temps après, pour entreprendre la traversée de l'île dans le sens du sud au nord. Peut-on rien imaginer de plus horrible que ce périlleux désert de Storisandr, où tout n'est que rochers de basalte, marais, glaciers, champs désolés de lave, torrents mugissants? Nous comprenons que le voyageur ait eu hâte d'en sortir en faisant jusqu'à trente lieues en dix-huit heures. Nous nous doutons fort qu'il dut en être un peu fatigué; mais ce qui nous a étonné, c'est que ces intéressants petits poneys ne l'étaient pas du tout. Bons animaux! chères bêtes! quand donc tous les hommes vous traiteront-ils tous en bons amis?... La traversée du désert conduisit l'explorateur à Akreyri, seconde capitale de l'île, peuplée de quatre cents habitants. Là se trouve la merveille de l'île (pour les habitants), un arbre, *le seul arbre du pays,* un bouleau de 3^{m}50 de haut, et qui est pour l'Islandais ce qu'est Naples pour l'Européen. L'explorateur donne ici de nombreux détails sur les observations dont les glaces qui bordent le fjord ont été de sa part l'objet, et établit le rôle important de l'Islande dans la physique du globe. Quand, en effet, la banquise se fixe au nord de l'île, le froid s'accentue en Islande, et il fait chaud en Europe; quand, au contraire, elle se déplace et vient frôler l'ouest de notre continent, la température de l'île de glace s'élève et celle d'Angleterre et de France s'abaisse, les deux pays étant alors plus exposés aux vents polaires.

» Nous prions le savant et courageux explorateur de nous pardonner l'insuffisance de cette trop incomplète analyse, et nous lui adressons tous nos remerciements pour nous avoir mieux fait connaître le pays si curieux qu'il vient de par-

Digitized by Google

courir, et si peu connu non seulement des Européens, mais des habitants de l'île eux-mêmes, et qui a, par son récit plein de simplicité et de charme, retracé devant nous, avec autant d'exactitude que de sincérité, ses principaux traits géographiques, ses mœurs pittoresques et ses remarquables beautés naturelles, rendues présentes aux yeux de tous par une cinquantaine de projections à la lumière oxhydrique, dont l'effet a été des plus saisissants et qui ont obtenu le plus vif succès. — D. V. »

« Notre salle de spectacle, dit l'*Écho de la Dordogne,* du 28 janvier, était trop petite pour la circonstance. Tout, jusqu'au moindre strapontin, jusqu'au plus petit recoin, était occupé bien avant l'ouverture de la séance. Jamais nous ne nous serions imaginé que Périgueux renfermât dans ses murs autant de géographes des deux sexes. Beaucoup de dames, et des plus élégantes. »

L'*Avenir de la Dordogne,* du 29 janvier, dit à son tour :

« Chaque conférence donnée par notre Société périgourdine de géographie est un succès; mais nous nous demandons s'il lui arrive souvent d'en avoir un pareil à celui de mercredi soir; jamais nous n'avons vu salle mieux garnie. Dès bien avant huit heures, il était impossible de se procurer la moindre petite place; tout était pris : premières, stalles, parterre, voire même les secondes. — L'assistance était aussi nombreuse que choisie, et donnait à cette réunion un certain caractère de solennité.

» La première impression est favorable au jeune explorateur, et n'ira que grandissant. Il se présente simplement : la parole est sobre, les mots à effet volontairement évités; mais le terme propre, la réflexion juste, l'idée pratique ne font jamais défaut. C'est avec confiance que, descendus avec lui à Reykjavik, ville principale de l'Islande, nous allons le suivre pendant son voyage de trois mois. De la capitale, nous nous rendons successivement à Krisuoïk, à la vallée de Thorsmork, à Thuigvellir, à Akreyri, à la banquise, et enfin nous reviendrons à notre point de départ, émerveillés, charmés et nullement fatigués; car au moment de reprendre le vaisseau pour regagner notre pays natal, je veux dire au moment de quitter la salle, nous entendions de toutes parts cette exclamation : « Déjà ! » qui est bien le plus bel éloge, et le plus spontané, de la conférence et du conférencier. Et il y avait trois mois — pardon, une heure et demie — que nous étions en route.

» Ah ! c'est que le voyage que nous avons fait est bien intéressant. Un guide des plus sûrs, qui est en même temps un merveilleux conteur; des projections parfaitement réussies, rendant vivantes les scènes décrites par l'explorateur; un pays plein de mystère, de grandeur sauvage et de surprises gran-

Digitized by Google

dioses, tout cela nous fait oublier le temps, et même, il faut bien le dire, la fatigue que doit éprouver l'orateur. Nous renonçons à donner une analyse, même succincte, de cette charmante conférence : la géographie physique, administrative, politique, commerciale, industrielle, économique, y apparaît tour à tour.

» Nous visitons les mines de soufre de Krisuoïk; nous franchissons les fleuves, les hommes en bac, les poneys à la nage; nous admirons la flore de la vallée de Thorsmork (bois du dieu Thor); nous étudions les mœurs et nous nous rendons compte du parti à tirer de l'eider; nous gravissons l'Hécla, dont l'altitude, déterminée exactement par notre savant conducteur, est de 1,553 mètres; nous assistons à une splendide éruption de geysers. A Thuigvellir, lieu si célèbre dans l'histoire islandaise, nous faisons connaissance avec la forme de gouvernement de l'île; sa force armée, composée de deux gardiens; ses partis politiques, au nombre de deux, dont chacun a la bonne fortune d'être représenté par un seul organe. Nous voyons, à Akreyri, le seul arbre de l'île, objet de vénération, de pieux pèlerinages pour les Islandais; puis nous traversons les marais, les glaces, les rivières, les torrents, les banquises. Partout nous sommes reçus avec cette hospitalité des peuples primitifs qui fait de l'hôte un ami; nous vivons de la vie des habitants, et lorsque nous rentrons à la capitale, nous connaissons parfaitement l'île. — Mais ne croyez pas que la partie anecdotique soit la note dominante de cette étude (si nous l'osions, nous formulerions le jugement contraire); la partie scientifique, la formation des geysers, le rôle que joue l'Islande dans l'état atmosphérique de l'Europe; le point de vue commercial : duvet de l'eider, soufre, poneys; la littérature : edda, sagas, ces monuments littéraires de la Scandinavie; toutes ces questions ont été traitées avec le plus grand savoir et une véritable autorité.

» Rarement, nous avons assisté à une conférence aussi intéressante et surtout aussi pratique.

» Nous remercions la Société de géographie et nous nous associons de tout cœur au vœu formulé, avec tant de tact, par l'honorable secrétaire général : c'est que le nombre des sociétaires augmente, afin que se multiplient ces conférences, que notre public suit avec tant d'intérêt.

» Nous croyons savoir que M. Labonne se propose de visiter le Groenland et qu'il a promis de venir faire une conférence dans notre ville sur son nouveau voyage. Nous ne disons donc pas adieu au hardi explorateur, mais bien au revoir. »

SECTION DE TARBES

Programme des conférences.

Nous recevons de Tarbes d'excellentes nouvelles. Les conférences (l'expérience l'a constamment démontré) sont le moyen

Digitized by Google

pratique de faire vivre nos sociétés de géographie du sud-ouest, en conservant les anciens adhérents et en recrutant de nouveaux membres. Déjà, en 1885, la Société de géographie de Tarbes, donnant un remarquable exemple d'initiative, s'était assuré, durant plusieurs mois, une abondante série de conférenciers. Elle vient de reprendre cette heureuse tradition. Tous ceux qui ont entrepris la tâche d'organiser des conférences savent combien l'œuvre est difficile et combien elle exige de démarches. Le programme qui suit, comme le programme de 1885, atteste donc à la fois l'empressement bienveillant des conférenciers et le zèle infatigable de M. Ed. Larroque, secrétaire général de la Société de géographie de Tarbes.

Voici la liste des conférences qui ont été ou qui seront faites à Tarbes dans les premiers mois de 1887 :

25 janvier. — M. le Dr Labonne : *L'Islande.*

1er février. — M. Lequin, professeur de rhétorique au lycée de Tarbes : *Le théâtre au moyen âge dans les diverses villes de France.*

8 février. — M. Buquet, professeur de philosophie au lycée de Tarbes, ancien principal du co lège de Cayenne : *La Guyane française et la relégation des récidivistes.*

16 février. — M. Bidart, professeur à l'École normale de Tarbes : *Les grandes puissances de l'Europe.*

23 février. — M. Delmas, professeur agrégé au lycée de Pau, (un sujet littéraire).

1er mars. — M. Dazet, avocat à Tarbes : *Le sud de l'Algérie et de la Tunisie,* qu'il vient de parcourir pendant un an.

8 mars. — M. Dreyt, avocat à Tarbes (un sujet de géographie relatif au midi de la France).

15 mars. — M. Guy, professeur d'histoire au lycée de Mont-de-Marsan (un sujet de géographie).

22 mars. — M. Lacoste, professeur de philosophie au collège de Bagnères-de-Bigorre (un sujet de géographie et d'histoire).

De plus, il est permis d'espérer que la série n'est pas close.

SECTION CENTRALE

Séance générale du lundi 7 février 1887.

Présidence de M. HAUTREUX, vice-président.

La séance est ouverte à huit heures et demie du soir.

Sont admis comme membres du Groupe géographique du Sud-Ouest :

Pour la section centrale : MM. Neymon (Jean), attaché à l'Inspection académique, 38, rue Lalande; de Saint-Cristofle

Digitized by Google

(Georges), licencié en droit, huissier de la Banque de France, 22, allées d'Orléans; de Lustrac (Paul), sous-lieutenant au 57e de ligne, 48, rue de Patay; Delfaud (Léon), instituteur, 22, rue du Haillan; Lafargue (Eugène), docteur en médecine, 73, rue des Remparts; Derrouch (Henri), ingénieur civil, 20, rue Rohan.

Pour la section d'Agen : MM. Bez de Berg, préfet du département du Lot-et-Garonne; Audray, inspecteur d'académie à Agen; Nérot, proviseur du lycée d'Agen.

En l'absence et au nom de M. Clavel, secrétaire, empêché, M. Manès, secrétaire général, donne lecture des nouvelles géographiques dont le résumé suit :

La Russie poursuit la construction de ses chemins de fer dans l'Asie centrale. De Michaïlowsk, sur la Caspienne, la ligne ferrée passe à Askabad et atteint Kachka d'où doit partir une voie projetée dans la direction de Hérat. Pour le moment, les Russes concentrent leurs efforts dans la direction de l'est. La voie ferrée a été prolongée sur Merv et de là se dirige au nord-est vers Boukhara; la traversée de l'Amou-Daria se fera provisoirement à l'aide d'un bec à vapeur, et en mars ou avril 1887 le chemin de fer atteindra Boukhara. De Boukhara les travaux seront poursuivis sur Samarkand, puis sur Tachkend que la voie ferrée rejoindra probablement vers la fin de 1888. — M. Clavel ajoute des détails techniques sur l'exécution de cette grande entreprise et sur la concentration des troupes russes aux frontières de l'Afghanistan.

Les nouvelles de la Corée confirment l'évacuation de Port-Hamilton par les Anglais.

Les Russes songent à relier, par un chemin de fer, leur port de Vladivostok, sur le Pacifique, avec la rivière Oussouri. Vladivostok croît rapidement en importance, surtout comme port de guerre.

On agite également en Sibérie un projet de chemin de fer transbaïkalien pour développer le commerce du thé.

Au Cambodge, la paix se consolide. L'Annam continue à être troublé par des bandes avec lesquelles nos troupes sont constamment aux prises. Il en est de même au Tonkin; M. Clavel signale les succès récents obtenus par le colonel Brissand.

Au Maroc l'importation française fait des progrès et peut en faire beaucoup, si elle sait solliciter les acheteurs et se conformer à leurs goûts, comme le font l'Angleterre et l'Allemagne.

M. Clavel indique l'approbation unanime donnée par le Conseil supérieur de l'Algérie au projet d'un chemin de fer de pénétration dans le Sud algérien et vers la frontière du Maroc; il cite les chiffres du mouvement commercial entre la France et la Tunisie en 1886.

Dans l'état indépendant du Congo, la station des Stanley-Falls, attaquée par les Arabes, a dû être évacuée. C'est un fâcheux échec à la cause de la civilisation. — Le syndicat anglais, formé

Digitized by Google

à Londres, pour la construction d'un chemin de fer au Congo, s'est dissous ; une société belge s'est formée depuis pour reprendre cette œuvre.

Au Sénégal, M. Clavel signale les difficultés militaires que la France a récemment éprouvées dans la Casamance et les succès de la colonne du Haut-Fleuve qui arrivait le 24 décembre 1886 à Diana et, par sa seule approche, mettait en fuite Mahmadou-Lamine.

M. Clavel rappelle, d'après un mémoire d'un professeur italien, les ressources que pourrait rencontrer la pêche à la morue sur la côte de l'Afrique occidentale, entre le cap Bojador et le cap Blanc.

Attaqués par les Abyssins, les Italiens de la garnison de Massaouah ont éprouvé un grave échec à la fin de janvier 1887. L'Italie envoie d'importants renforts.

En revanche, poussé par l'Italie, Ménélik, roi du Choa, s'est emparé de Harrar.

Dans l'île de Madagascar, les Français viennent d'évacuer Tamatave; une partie des troupes a été dirigée sur Diégo-Suarez pour renfoncer ce poste. Le reste fera probablement une démonstration aux Comores, pour obliger le sultan d'Anjouan à recevoir le résident français.

Stanley, parti pour Zanzibar, se prépare à aller porter secours à Emin-bey qui jusqu'à présent se maintient contre les Arabes sur le haut Nil.

M. Clavel passe ensuite à l'Océanie : aux Nouvelles-Hébrides, la situation des Français est généralement bonne. — Les Anglais ont annexé officiellement le groupe des îles Kermadec à la Nouvelle-Zélande.

Pour l'Amérique, M. Clavel signale de nouvelles recherches des sources du Mississipi, des expériences faites pour constater la profondeur du Niagara sous les chutes.

Il termine par l'Europe : le gouvernement russe a concédé à MM. Couvreux et Cᵉ le creusement d'un canal maritime à travers l'isthme de Pérékop ; la résistance à l'eau de la petite portion du tunnel creusé sous la Manche a été constatée; le chiffre des étrangers, résidant en France d'une manière permanente, s'élève, d'après le dernier recensement, à 1,115,214.

A l'occasion de la partie des nouvelles géographiques où M. Clavel a signalé les ressources qu'offrent à la pêche de la morue les parages de la côte occidentale d'Afrique compris entre le cap Bojador et le cap Blanc, M. Hautreux dit que les eaux sont relativement froides dans cette région; cette particularité explique l'abondance de la morue et d'autres poissons excellents dans la partie de mer située entre les Canaries et le Sénégal. M. Hautreux rappelle les travaux qu'il a publiés à ce sujet dans la *Revue maritime et coloniale* en 1879 et dans les *Mémoires de la Société des sciences physiques et naturelles de Bordeaux*

Digitized by Google

en 1880 et les explications qu'il a données. Les explorations du *Talisman* en 1883 ont fourni de nouvelles constatations du même fait. L'abondance du poisson dans les parages précités est un fait certain, connu depuis longtemps; cette abondance s'explique par des causes physiques (température de l'eau) qui ont été étudiées de nos jours. La question de l'installation des sécheries rencontre de graves obstacles. — Nous signalons sommairement les conclusions de la communication de M. Hautreux, espérant qu'il voudra bien les développer pour notre *Bulletin* dans une note spéciale.

M. Lafitte, capitaine d'infanterie de marine, a la parole pour faire une communication sur le Cambodge. Secrétaire de notre Société, il y a quelques années, et lieutenant au 57e de ligne, M. Lafitte avait quitté Bordeaux pour l'Extrême-Orient; nous le revoyons capitaine et chevalier de la Légion d'honneur.

S'aidant d'une grande carte topographique et manuscrite, placée au fond de la salle, M. Lafitte décrit le royaume du Cambodge : il montre d'abord le fleuve et le lac, il rappelle l'antique prospérité du Cambodge et sa décadence, puis explique comment le pays est aujourd'hui gouverné. Des administrateurs, il passe aux administrés, et des habitants, à la situation économique. Il insiste sur les productions du Cambodge, et indique ce qui reste encore à faire. — On trouvera le texte de la communication de M. Lafitte dans notre *Bulletin* du 21 février 1887, page 97.

A la suite de sa communication, M. Lafitte fait voir aux auditeurs de nombreuses reproductions photographiques (monuments de l'art khmer, temples, races, etc.), des spécimens de l'écriture cambodgienne et de curieux dessins à la plume exécutés par les indigènes et qu'il a rapportés du Cambodge.

La séance est levée à dix heures.

Pour le Secrétaire de service,
J. GEBELIN.

SECTION DE TARBES

Séance du mardi 8 février 1887.

Conférence de M. BUQUET, professeur de philosophie au Lycée de Tarbes, sur « la Guyane française et la relégation des récidivistes ».

M. Buquet a habité Cayenne pendant un an. Il ne tenait qu'à lui de nous décrire la luxuriante végétation des tropiques, l'exploitation des placers, les convoitises des chercheurs d'or, et de nous promener à travers ce merveilleux Eldorado qui a séduit tant d'imaginations, et que la science n'a pas encore tout à fait dépouillé de sa réputation mystérieuse. Mais le conférencier a dédaigné ces descriptions surannées, et n'a point voulu piquer

Digitized by Google

notre curiosité à la façon un peu banale des voyageurs. Il s'est contenté de nous donner un aperçu général de la Guyane d'après les travaux du docteur Crevaux, de G.-H. Coudreau, de T. Hue; bientôt il a abordé une question plus haute, et, en agrandissant son sujet, il en a fait une étude philosophique et sociale : nous ne saurions trop l'en féliciter.

Après avoir analysé en détail les *Notices sur la transportation*, publiées par le Ministère de la marine et des colonies, ainsi que le travail d'ensemble envoyé par l'administration de la Guyane, à l'occasion de l'exposition d'Anvers (1885), M. Buquet en est venu à la *relégation des récidivistes;* il a fait l'historique de la loi de relégation; il a résumé les statistiques de la justice criminelle depuis 1826 jusqu'à 1880, et, après un exposé clair et net, gros de chiffres et de pièces justificatives, il est entré dans la discussion.

S'appuyant sur les articles publiés dans le *Temps* par M. le professeur Jules Léveillé, sur les documents parlementaires et particulièrement sur le rapport de M. le sénateur Bérenger, il a examiné le problème pénitentiaire sous sa double face : *forçats et récidivistes*. Qu'il s'agisse des uns ou des autres, il faut considérer deux choses : 1° *l'élimination des éléments sociaux reconnus ou supposés réfractaires;* 2° *l'utilisation aux colonies de ces éléments.*

La première, l'*élimination*, M. Buquet ne la juge pas nécessaire; c'est tout au plus, dit-il, un expédient. — La seconde, l'*utilisation*, il la trouve difficile, sinon impossible, les frais devant être considérables, et hors de proportion avec les résultats. C'est d'ailleurs l'opinion presque unanime des criminalistes.

Mais ici, il faut s'élever au-dessus de la question juridique et administrative, et entrer dans le domaine de la physiologie et de la morale. Jusqu'à quel point le criminel, ou l'auteur de délits répétés, est-il responsable? Jusqu'à quel point est-il amendable? Graves problèmes qu'il s'agirait de résoudre avant d'élaborer des lois répressives. Et d'abord y a-t-il lieu de considérer dans l'espèce humaine des catégories d'êtres à part, des variétés de criminels et de récidivistes? Autrement dit, y a-t-il des hommes d'essence malfaisante, nés pour le crime ou l'usage du délit?

Le conférencier esquisse, d'après les ouvrages de Lombroso, de Ferri, de G. Tarde, et en rappelant les peintures du romancier russe Dostoievski, une physiologie et une psychologie du criminel d'abord, et ensuite du récidiviste.

Il remarque avec G. Tarde qu'il n'y a pas, à proprement parler, de *type du criminel*, pas plus que du *récidiviste*. Les assimilations qu'on a faites du criminel avec le *fou* paraissent inexactes. D'autre part, le considérer comme un *sauvage*, c'est oublier les traits caractéristiques du sauvage, tel que les relations des voyageurs les plus véridiques nous le représentent.

Digitized by Google

.. Ces comparaisons sont tout aussi erronées, en parlant du récidiviste.

On peut donc conclure que la criminalité et surtout la récidive dépendent principalement de circonstances sociales. C'est ce que semble démontrer l'étude comparée des peuples primitifs, des périodes barbares et héroïques, de la civilisation industrielle.

Aussi, est-ce à des changements dans les mœurs, et provisoirement à l'organisation de la libération conditionnelle, du patronage, de la réhabilitation, mais non simplement à la transportation ou à la relégation, qu'il faut demander la solution du problème pénal.

Telle est, en quelques mots, la thèse qu'a soutenue M. Buquet avec beaucoup de méthode, de clarté et de logique. Cette conférence sera des plus profitables à ceux qui ont eu, comme nous, la bonne fortune de l'entendre, et s'il nous est permis d'exprimer un souhait, nous voudrions que les gens d'un savoir étendu, et d'un jugement sûr, comme M. Buquet, entreprissent souvent de porter la lumière dans de semblables questions, doublement intéressantes par leur à-propos et leur gravité.

(*La République des Hautes-Pyrénées*, du 10 février 1887.)

OUVRAGES REÇUS PAR LA SOCIÉTÉ

(POUR LES OUVRAGES DONT ON DÉSIRE UN COMPTE RENDU, ENVOYER DEUX EXEMPLAIRES)

Stigmagraphe, méthode pratique pour l'enseignement de la géographie et du dessin, par N. Lamarche et P. Tournier. Paris, Fischbacher, cinq feuilles parues (*France physique, France politique, Europe physique, Europe politique, Afrique*); prix de chaque feuille : 20 centimes.

En substituant l'atlas au résumé de géographie, qui fut longtemps seul en honneur dans nos écoles primaires, les nouvelles méthodes d'enseignement ont fait faire un progrès sérieux à l'étude de cette science; mais nos enfants ont désormais à lutter contre une difficulté que ne connaissaient point leurs pères. Pour se graver dans la mémoire à la fois la nomenclature et la configuration des diverses régions de la terre, il ne leur suffit plus d'étudier une leçon, il faut encore, et avant tout, qu'ils s'exercent à la reproduction des cartes. C'est là, pour la plupart d'entre eux, une source féconde d'ennuis de toute sorte. Incapables d'exécuter à main levée un croquis à peu près acceptable, ils recourent à tous les moyens mécaniques que leur suggère leur imagination. Les uns se fatiguent la vue à *calquer* les traits les plus apparents de leur livre à travers une feuille de papier ordinaire, d'autres emploient le *papier végétal*, d'autres enfin

Digitized by Google

noircissent au fusain le verso du modèle et obtiennent ainsi un *décalque* à peu près satisfaisant, au grand détriment de leur malheureux atlas qui n'est bientôt plus bon à rien.

La tâche semble être évidemment au-dessus des forces de la moyenne de nos écoliers et la nécessité de la leur simplifier s'est imposée dès le début à tous les bons esprits. Bien des tentatives ont déjà été faites, aucune ne paraît avoir pleinement réussi.

Les *cartes muettes*, que l'on a communément adoptées comme la solution la plus pratique, sont un moyen de tourner la difficulté, non de la résoudre. Outre qu'elles suppriment l'exercice graphique, dont la valeur, au point de vue pédagogique, ne saurait être contestée par personne, elles ont le tort de dispenser l'enfant de tout effort intellectuel et de ramener, sous une autre forme, la leçon de géographie à cette insipide récitation de noms propres qui la constituait officiellement naguère et que les nouvelles méthodes condamnent avec tant de raison. L'élève, en effet, arrive promptement à remplir sa carte pour ainsi dire mécaniquement et sans aucune attention soutenue.

Rendre possible aux plus inexpérimentés le tracé des cartes elles-mêmes, sans transformer l'exercice pratique de géographie en une leçon de dessin et sans en bannir l'effort intellectuel, tel était donc et tel est encore le problème. Nous croyons que les auteurs du *Stigmagraphe* viennent de le résoudre.

Cette méthode présente de très sérieux avantages sur tous les procédés employés jusqu'ici. Une feuille perciliée permet à l'enfant de figurer rapidement en lignes pointillées, sur son cahier même, la tracé sommaire de l'exercice pratique donné par le maître à la suite de sa leçon. Quelques minutes lui suffisent pour obtenir les grands traits de la configuration d'un pays avec ses frontières, ses fleuves et leurs principaux affluents, et même avec les villes importantes situées sur les cours d'eau ou sur les côtes. Le mode d'emploi, exposé sur chaque exemplaire en une courte notice, en est des plus simples et supprime toute perte de temps. Une première opération, absolument mécanique, donne l'ébauche en lignes pointillées que l'élève doit fixer au crayon. Mais les points ne sont ni assez rapprochés, ni assez nettement espacés pour dispenser l'opérateur de s'aider d'un atlas, s'il n'a pas dans la mémoire une idée parfaitement exacte et précise de la carte qu'il veut reproduire. Le *Stigmagraphe* est un simple guide qui jalonne, pour ainsi dire, sur le papier le travail de l'enfant, en lui laissant le soin de l'effectuer. La main, conduite par les points, ne peut pas s'écarter de la ligne qu'elle doit suivre, si d'ailleurs la direction de cette ligne est connue; dans le cas contraire, elle commettrait de fréquentes erreurs. Ce n'est donc qu'au prix d'une attention soutenue qu'on arrive à un bon résultat et l'on peut affirmer qu'à une facilité d'exécution cette méthode allie toute l'utilité pratique des exercices de reproduction à main levée.

Digitized by Google

Elle remplace bien plus heureusement encore les cartes muettes. Dix minutes suffisent à un écolier ordinaire pour exécuter au crayon la carte de France, et le maître, pour s'assurer que l'élève a consulté son atlas en même temps que son livre, peut faire tracer en moins de temps encore une portion de carte que l'enfant remplit en récitant. Le résultat pratique est le même, mais on ne saurait méconnaître l'utilité supérieure de ce double travail. L'attention se porte nécessairement sur l'ensemble de la région décrite et l'esprit fait, pour ainsi dire, fatalement des comparaisons entre les diverses parties qui la composent et en apprécie les proportions relatives à mesure que la main les trace. Le jeune dessinateur marque d'avance la position qu'occuperont les villes et les accidents géographiques qu'il devra, dans un instant, signaler et nommer; il fait en un mot une œuvre intelligente qui complète admirablement l'étude antérieure et donne à ses souvenirs une précision nouvelle.

Enfin, pour les partisans à outrance des cartes muettes, s'il s'en trouve, le *Stigmagraphe* a encore l'avantage de réaliser de notables économies pécuniaires, puisqu'il leur suffit d'imposer une dépense de 20 centimes à leurs élèves pour mettre entre leurs mains une collection indéfinie de ces cartes.

Ce n'est pas tout, et la nouvelle méthode ne s'adresse pas seulement aux jeunes enfants; elle peut, en outre, être d'un grand secours pour les élèves plus avancés qui s'essayent aux exercices de reproduction à main levée. Les cartes percillées ne donnent, en effet, que la configuration générale d'une région, tous les détails sont omis à dessein, en sorte que le maître, après avoir fait tracer ce cadre général sur lequel l'enfant trouvera de nombreux points de repère, peut y faire ajouter successivement les parties secondaires. L'élève s'habitue ainsi à un travail tout à fait personnel et arrive à se passer du guide sans éprouver les embarras qui lassent trop souvent la bonne volonté des plus laborieux et les découragent. Au lieu des essais informes que les débutants obtiennent à grand'peine au prix de la plus sérieuse application, la première tentative donne déjà un résultat satisfaisant. L'amour-propre de l'opérateur n'éprouve aucun mécompte et celui de ses devoirs qu'il regardait à juste titre comme le plus ennuyeux et le plus difficile perd à ses yeux tout ce qu'il avait de plus désagréable. Devenu plus facile sans cesser d'être sérieux, parce que l'élève, tout en étant guidé, n'est nullement dispensé d'attention et de réflexion, il est en même temps plus intéressant et d'une plus grande utilité pédagogique. L'enfant se trouve encouragé par le résultat même de ses efforts et, en reproduisant toujours fidèlement la configuration des régions qu'il étudie, il s'en grave, pour ainsi dire, nécessairement l'image dans la mémoire.

Aussi croyons-nous pouvoir affirmer que cette nouvelle méthode est appelée à rendre de grands services à tous ceux qui

Digitized by Google

débutent dans l'étude de la géographie, et sommes-nous convaincus qu'elle ne tardera pas à prendre une large place dans notre enseignement primaire dès qu'elle aura reçu la consécration de l'expérience.

AUSSET,
Censeur des études au lycée de Carcassonne.

Cartes commerciales publiées par la librairie Chaix, sous la direction de M. Bianconi : République Argentine, par F. BIANCONI et E. BROC; *Bassin de l'Amazone, par* F. BIANCONI et A. MARC. 1886, in-4°.

Cette publication, que notre *Bulletin* a plusieurs fois signalée, vient de s'augmenter de deux nouveaux fascicules qui ont trait : l'un, à la République Argentine; l'autre, au Brésil et plus particulièrement au fleuve de l'Amazone. Comme celles qui ont déjà paru, chacune de ces livraisons comprend une carte que recommandent la clarté, l'exactitude, l'abondance des renseignements, et un texte descriptif qui nous semble être la partie faible de ce travail.

1° *République Argentine.* — La carte de cette livraison nous fournit des données complètes, non seulement sur le relief du sol, la topographie, les cours d'eau, mais encore sur les divisions administratives, sur les villes, les habitants, les voies de communication et les produits du sol.

Quant au texte de 32 pages qui accompagne la carte, il offre, dans un ordre que nous voudrions plus rationnel et plus scientifique, d'utiles renseignements sur l'histoire du pays depuis l'arrivée des Européens, sur la géographie physique, politique, administrative et économique.

Dans les deux derniers chapitres, l'auteur donne quelques conseils pratiques aux commerçants et aux émigrants français. Chacun sait, en effet, que la France entretient avec la République Argentine de nombreuses relations commerciales qui s'étendent encore de jour en jour.

Nous n'envoyons pas seulement des produits dans la République Argentine : elle nous doit encore une notable partie de ses immigrants européens. Nos compatriotes y sont au nombre de 75,000, et il n'y a pas de pays au monde où, au milieu d'une population indigène aussi restreinte, l'élément français figure dans une aussi grande proportion.

Tous ces liens qui nous rattachent à la République Argentine donnent un intérêt particulier à la présente livraison de M. Bianconi.

2° *Brésil.* — Le deuxième fascicule est relatif au Brésil, un vaste empire presque aussi grand que l'Europe, mais encore imparfaitement connu, qui sollicite également l'attention par ses richesses naturelles, comme par ses relations commerciales avec la France.

Digitized by Google

La carte de M. Bianconi, une des meilleures qui aient paru sur cette contrée, a l'avantage, sur toutes celles que nous connaissons, de donner des renseignements précis sur les produits, les mines, les cultures, les pâturages, les forêts d'arbres à caoutchouc, et sur les populations.

Le texte, qui est de 32 pages comme le précédent, est aussi consacré à l'histoire, à la géographie physique, politique et économique. L'auteur accorde fort justement une large place au bassin de l'Amazone, aux produits et au commerce de l'Amazonie, à la situation économique des provinces de Para, de Amazonas, de Goyas et de Matto-Grosso. Il termine cette étude par des conseils aux négociants, et par quelques mots sur « le contesté Franco-Brésilien ».

Évidemment ces détails sont de la plus grande utilité pour le géographe et l'économiste; mais ils rendront surtout de réels services aux commerçants et aux industriels. Éclairés par cette publication, nos négociants et nos manufacturiers pourront nouer plus avantageusement des relations avec les producteurs et les consommateurs brésiliens.

SARAZIN.

Estadística comercial de la república de Chile correspondiente al año de 1885. Valparaiso, 1886; grand in-8°, LVII-696 pages. — La statistique commerciale du Chili nous apporte les chiffres du mouvement commercial de l'année 1885.

Il s'est élevé (commerce spécial) à 456,781,260 francs contre 553,264,480 pour l'année 1884, — soit, d'une année à l'autre, une diminution de près de 100 millions de francs.

La crise économique a donc sévi là comme dans presque tous les autres pays : en effet cette même année 1885 accuse, pour la Grande-Bretagne, une diminution de 787 millions de francs, — pour les Etats-Unis, de près d'un milliard, — pour l'Allemagne, de 700 millions, — pour la France, de 175 millions : — en 1885, le commerce de notre pays s'est élevé à 7,401,000,000, dépassant un peu celui de l'Allemagne, qui est de 7,381,500,000. — En 1886, une notable amélioration s'est produite dans nos échanges; ce qui permet de trouver relativement satisfaisante pour nous la situation économique.

Nous voilà bien loin du Chili. La séduction des chiffres nous a entraînés. Les lecteurs du *Bulletin* nous le pardonneront, vu l'intérêt qu'offrent pour eux les renseignements qui précèdent. On sait que le commerce du Chili consiste principalement, pour l'exportation, en cuivre, salpêtre, argent et produits agricoles; pour l'importation, en sucre et autres articles d'alimentation, tissus, etc. Sur tous ces articles, il y a eu diminution plus ou moins sensible dans le chiffre d'échanges. Constatons cependant que l'importation a moins fléchi (33 millions) que l'exportation (65 millions).

Digitized by Google

Dans les transactions avec la république chilienne, la Grande-Bretagne est à la tête avec 277 millions de francs d'affaires, dont 200 à l'exportation. Elle achète, en effet, au Chili quelques-unes des matières premières dont vivent ses industries, du cuivre surtout; et l'on sait que les mines de cuivre du Chili sont parmi les plus riches du monde (40 millions de kilogrammes extraits annuellement).

Viennent ensuite l'Allemagne (51 millions); la France (46); les Etats-Unis (21).

La France venait autrefois bien avant l'Allemagne sur le marché chilien; mais, depuis 1883, ses négociants se sont laissé supplanter par leurs rivaux d'outre-Rhin. Il y a là des efforts sérieux à faire pour reconquérir notre rang dans le mouvement commercial d'un pays riche et de grand avenir.

Le mouvement maritime des ports chiliens accuse, comme on doit s'y attendre, une certaine baisse; il a été de 3,442 navires, jaugeant 3,639,473 tonneaux.

G. R.

Commission météorologique de la Gironde. *Observations pluviométriques et thermométriques faites dans le département de la Gironde de juin 1885 à mai 1886. Note de M. Rayet.* Bordeaux, imprimerie Gounouilhou, 1886; in-8°, 42 pages, avec carte.

Angel Anguiano. *Coordenadas geográficas de Guanajuato, Gachupines, Lagos, Leon, Guadalajara, Encarnacion de Diaz y Aguascalientes.* Mexico, 1886; in-8°, 93 pages. — Publication de l'Observatoire astronomique de Tacubaya. Détermination des longitudes et des latitudes de diverses villes du Mexique.

A. Beauvais. *La France fortifiée.* Melun, imprimerie A. Beauvais, 1886, in-12, 31 pages. — A l'occasion d'un article de Thomas Grimm, dans le *Petit Journal*, l'auteur publie un mémoire présenté par lui en 1874. (Projet de fortification de la frontière de l'Est; trois lignes de forts distants de trois lieues. « Ces trois » lignes seraient disposées parallèlement entre elles et leurs forts » seraient croisés comme les cases d'un échiquier. »)

O. Justice. *De la Méditerranée à l'Océan. Notre canal.* Melun, Arsène Beauvais, 1886, in-12, 272 pages; 4 francs. — Plaidoyer abondant, et parfois lyrique, en faveur du Canal maritime de l'Océan à la Méditerranée. Il met tellement en relief, et avec de si gros développements, ce qu'il veut démontrer, qu'il lui arrive de se contredire. Voici, au sujet de Bordeaux, deux passages qui ne se ressemblent guère :

Page 57. « Bordeaux, cité illustre, port autrefois de premier » ordre, mais qu'une négligence coupable, l'oubli des engage- » ments plusieurs fois contractés, l'insuffisance des fonds dans

Digitized by Google

» la rivière, celle des quais, des docks, de l'outillage, en favori-
» sant la concurrence de ses rivaux, ont fait peu à peu déserter. »

Page 242. « A Bordeaux, on tombe en Garonne. Un vaste » développement de quais, un outillage installé, un fleuve majes- » tueux, un port tout fait en un mot, auquel il suffit d'apporter » les améliorations et les agrandissements nécessités par un » pareil accroissement de navigation et depuis bien des années » reconnus d'ailleurs indispensables..... » Quelques lignes plus haut, Bordeaux était défini « une cité puissante, dont les Maisons » sont en relations avec le monde entier. »

J. Gebelin.

CHRONIQUE

Exposition internationale de Toulouse, 1887. — Notre *Bulletin* du 15 novembre 1886, page 653, a publié une première note relative à cette exposition. M. Emile Cartailhac, secrétaire général de l'Exposition de Toulouse, nous adresse un plan de l'Exposition et la note suivante :

Les préparatifs de l'Exposition de Toulouse, dirigée par la municipalité avec le patronage de l'Etat, sont activement poussés; rien ne retardera l'ouverture, fixée au 15 mai. La galerie monumentale de l'industrie, qui couvre quatorze mille mètres carrés, est terminée; on construit la galerie des machines et toutes les annexes disséminées dans le parc.

L'exposition des beaux-arts, organisée avec le concours de M. de Dramard, président de la Société française des amis des arts, occupera les constructions nouvelles que Toulouse destine à sa Faculté des sciences. Elle sera digne de la ville qui compte parmi ses enfants actuellement vivants sept grands prix de Rome.

L'exposition de l'électricité aura une importance réelle et le parc sera subdivisé entre les principaux systèmes d'éclairage.

Parmi les envois de l'Etat français, nous pouvons dès à présent signaler l'exposition de la manufacture des Gobelins, qui présentera les tapisseries destinées au foyer de l'Opéra, et celle de l'Administration des forêts, qui mettra en évidence ses bois, ses travaux de reboisement et ses fruitières des Pyrénées. L'Espagne, le Portugal et l'Italie seront officiellement et grandement représentés.

Pendant la durée de l'Exposition auront lieu de nombreuses fêtes internationales, concours de musique, de tir, de gymnastique, etc.; les concours de machines agricoles auront une importance exceptionnelle. Enfin, parmi les congrès qui auront

Digitized by Google

lieu en même temps, on peut citer le congrès international d'agriculture et de viticulture, du 17 au 22 septembre, dans lequel toutes les grandes nations se feront représenter, et la session annuelle de l'Association française pour l'avancement des sciences, du 22 au 29 septembre. Les dépenses seront couvertes par une subvention de 150,000 francs votée par la Ville.

Les personnes qui désirent prendre part à l'Exposition et aux concours doivent, avant la fin de février, adresser au maire de Toulouse leurs demandes de renseignements ou d'admission.

Syndicat français de l'Extrême-Orient. — Sous ce titre, notre Société a reçu une circulaire signée de M. P. de Thiersant, Paris, 63, rue de Chaillot. Voici un extrait de cette circulaire :

« Le Syndicat français de l'Extrême-Orient, organisé par des industriels et des commerçants des régions de la Loire, de l'Isère, du Rhône et de la Seine, s'est constitué définitivement le 23 décembre dernier.

» Son objet est de former une vaste ligue ou fédération du commerce et de l'industrie pour la défense et le développement de leurs intérêts dans l'Extrême-Orient.

» Il se propose, en outre, d'offrir et de prêter, en toutes circonstances, son concours au gouvernement central et à l'administration du protectorat en Annam et au Tonkin, pour les aider à tirer le meilleur parti de nos nouvelles possessions de l'Indo-Chine et en faire d'importants débouchés. Il emploiera en même temps tous ses efforts pour créer entre ses membres et les populations de ces pays lointains les relations d'affaires les plus étendues et obtenir dans ces contrées toutes les concessions, entreprises de travaux publics et commandes de matériel qui lui seront signalées par ses agents. Enfin, il fondera, s'il y a lieu, dans l'Indo-Chine divers comptoirs ou établissements. »

Suivent des détails sur les trois catégories d'adhérents, les conditions financières de l'adhésion et un modèle de bulletin de souscription.

Erratum.

Dans le *Bulletin* du 7 février 1887, page 96, ligne 6, *au lieu* de Bouvilier, Bouvillers, *lire* Bonviller, Bonvillers.

Le Gérant : J. MANÈS.

Digitized by Google

DE L'ENSEIGNEMENT DE LA GÉOGRAPHIE

DANS LES ÉTABLISSEMENTS D'INSTRUCTION PUBLIQUE

A la suite de nos désastres, l'enseignement géographique a pris une nouvelle extension, motivée par la nécessité de ne pas rester, sous ce rapport, inférieurs à nos adversaires.

Dans les écoles primaires en particulier, les efforts ont été nombreux et souvent couronnés de succès; les progrès ont été remarquables. Le gouvernement a distribué à profusion des cartes et des globes; et, grâce à ses libéralités, presque toutes nos écoles possèdent un matériel suffisant. Des sociétés de géographie se sont formées sur tous les points du territoire, et par des concours entre les écoles, des encouragements aux enfants et aux maîtres, ont excité l'émulation entre les élèves d'une même classe et les instituteurs d'une même circonscription. Parfois, le concours s'étendant à une plus vaste région permet de juger de la valeur relative de cet enseignement d'une académie à l'autre.

Il nous a été donné de visiter plusieurs expositions scolaires : partout le nombre et surtout le fini des cartes nous ont émerveillé. Quelques-unes de celles qui figuraient à Bordeaux, en 1882, et à Toulouse en 1884, sont d'une grande valeur et d'un travail remarquable. Nous pourrions en dire autant d'un petit nombre de celles qui furent admises en 1885 au concours de Bergerac, dans la section des travaux des élèves. Comme en toutes choses, la première qualité était rare, la seconde un peu plus abondante, la troisième dominait à tel point que les jurys, quelle que fût leur bonne volonté, ne pouvaient tout examiner, tant il y avait de productions médiocres. Quelques écoles n'expo-

Digitized by Google

saient que des cartes choisies, préparées en vue de la circonstance; d'autres s'attachaient davantage à la quantité.

Il serait intéressant de rechercher laquelle de ces deux voies doit être recommandée aux maîtres. Faut-il les engager à faire exécuter des cartes aussi parfaites que possible, ou vaut-il mieux, au point de vue de l'étude, leur recommander d'en obtenir un plus grand nombre, sans viser au fini du travail? On peut écarter du débat la nécessité même de la confection des cartes, considérant comme acquis que ce travail est indispensable dans les études géographiques. Il pourrait même, au besoin, et en le variant convenablement, dispenser de tout autre.

L'étude de la géographie est une de celles où la mémoire joue le plus grand rôle. Au rebours des sciences mathématiques, où le raisonnement est surtout en jeu, ce n'est qu'à force de revoir et de retracer les mêmes lignes et les mêmes figures, de placer les mêmes points au même lieu, de voir se répéter sans variation les mêmes sinuosités, que la configuration des côtes, le cours des fleuves, la position des villes et des montagnes entrent dans la mémoire pour ne plus jamais en sortir. Les petits détails nous échapperont toujours, vu l'impossibilité d'étudier la géographie universelle dans des cartes à grande échelle, qui d'ailleurs n'existent pas pour la plupart des pays. Nos jeunes gens ne doivent songer qu'à bien savoir de mémoire la direction générale des côtes et leurs échancrures de quelque importance, les principaux changements de direction des cours d'eau, la position des montagnes et de leurs sommets les plus remarquables; enfin tous les accidents de terrain, caps, golfes, isthmes, etc., etc., avec leur *grandeur réelle* et leur situation respective. Dans les cours primaires, la géographie physique ne doit pas dépasser ces limites. Mais cela doit être complètement classé dans la mémoire, de telle sorte que l'élève puisse tracer sans hésitation la carte demandée. Or, pour obtenir ce résultat, il faut que la même carte ait été transcrite bien des fois et reproduite ensuite sans modèle. Ces premières reproductions ne seront d'abord pas exemptes de défectuosités, de

Digitized by Google

fautes géographiques. Le maître devra les corriger de préférence chez lui, à tête reposée et à l'aide d'un bon atlas. Les corrections seront soignées et à l'encre de couleur. Lorsque le même tracé aura été refait aussi souvent qu'il sera nécessaire, il finira par atteindre une grande exactitude. Alors seulement le résultat sera acquis : la carte restera dans la mémoire. Ce but ne saurait être atteint par la confection de quelques cartes artistiques, véritables planches de dessin, d'un travail difficile, accessible seulement à quelques élèves spécialement doués; celles-ci ne laissent dans l'esprit que le souvenir de lettres fort habilement moulées et de couleurs coquettement agencées.

La première manière de procéder est d'ailleurs conforme aux instructions réglementaires et aux directions pédagogiques des maîtres les plus autorisés. Tous les auteurs prescrivent la confection des cartes; quelques-uns exigent même qu'une carte soit préparée pour chaque leçon; ce qui n'est admissible qu'à la condition qu'elle soit faite assez rapidement, et non comme un travail d'apparat, où tout est calculé pour flatter le regard, qui nécessite un temps considérable et des soins infinis, tout à fait étrangers à la géographie. — Est-ce à dire cependant que les devoirs de cartographie doivent nécessairement former des sortes de brouillons faits à la hâte et sans goût? Non, certes. La carte aura cet aspect de propreté que le maître exige dans tous les devoirs; seulement, elle empruntera sa principale valeur à l'exactitude des détails. Ce qu'il faudrait proscrire de nos écoles, ce sont ces travaux de cartographie de luxe, où la géographie elle-même est reléguée au second plan. Les jurys des concours devraient attacher moins d'importance à la finesse de l'exécution, à la beauté du tableau.

La classe où tous les élèves, même les petits, ont fait chacun beaucoup de cartes, celle en somme qui proportionnellement au nombre d'élèves aura produit davantage, n'aura peut-être pas l'exposition la plus agréable à voir, mais assurément ce sera celle où les notions géographiques auront le mieux pénétré dans l'esprit des enfants.

Chaque pays, et pour la France chaque région, chaque

Digitized by Google

département, auront dû être exécutés bien des fois par chacun des élèves : carte physique, carte politique, carte agricole et commerciale, carte historique; puis cartes spéciales indiquant les routes naturelles, les canaux, les chemins de fer, les ports de mer avec les grandes lignes de navigation, les escales, les points commerciaux ; d'autres faisant mention des races, du langage, de la religion : combien de nos nationaux ignorent que le français est compris dans toute l'Asie-Mineure et jusqu'en Perse, et qu'il est la langue la plus usitée à Smyrne..... et tant d'autres détails intéressants ? Tout cela peut facilement être appris, au moyen de la carte et non du livre, par les élèves de nos écoles primaires et des divisions élémentaire et moyenne des collèges. Quoi qu'en disent encore certains maîtres, les enfants peuvent être exercés au tracé des cartes au moyen du calque dès l'âge de six à huit ans, et se former ainsi un atlas imaginaire qui se garnira de détails au fur et à mesure, selon l'âge et l'aptitude des étudiants.

Les voyages fictifs sont d'un puissant attrait pour les enfants, et leur permettent de revoir rapidement les pays étudiés. C'est avec quelque expérience sur cette matière que nous nous permettons de recommander aux maîtres primaires et aux professeurs de collège ce procédé d'enseignement. De même que le meilleur moyen de connaître un pays est de le visiter, de même aussi la plus efficace manière de se familiariser avec la carte du monde, c'est d'y faire de fréquents voyages, en rappelant à chaque fois les produits naturels ou manufacturés des contrées parcourues, les objets de commerce, les principaux points de transit, la langue usuelle. Toutes ces indications peuvent figurer sur les cartes construites par les élèves.

Une telle étude ne demande pas autant de soin qu'on pourrait le supposer de prime abord. Il faudrait seulement que des chaires spéciales fussent créées dans les collèges et les lycées, et que le temps accordé à l'histoire et à la géographie fût également réparti entre les deux sœurs, dans tous les établissements d'instruction publique, primaire ou secondaire. C'est ce qui n'a généralement pas lieu : on considère trop la

Digitized by Google

géographie comme un simple accessoire de la science historique. Cependant, à regarder la réalité des choses, la géographie est, pour la plupart des gens, d'un bien plus grand profit que l'histoire. Si nous faisons abstraction du petit nombre d'hommes qui, par goût ou par nécessité, complètent après leur sortie des écoles leurs études historiques, combien en trouve-t-on qui à quarante ans puissent un peu raisonner d'histoire? Les faits contemporains seuls sont restés, grâce à la lecture quotidienne des journaux et aux entretiens fréquents sur la politique. Pour les faits anciens ou du moyen âge, il ne reste que des souvenirs vagues qu'aucun lien ne retient entre eux. Que sera-ce des habitants de nos campagnes, qui ne lisent plus ou presque plus, passé l'âge de treize ou quatorze ans?

La mémoire garde plus aisément les connaissances géographiques quand elle les a une fois bien possédées. La raison en est surtout que, dans la vie, les noms et les termes géographiques nous reviennent à chaque instant : c'est une expédition militaire, la feuille de route d'un soldat, les récits d'un grand voyageur, un projet de colonisation, mille faits en un mot qui nous mettent à même d'ouvrir un atlas, de revoir des parages jadis familiers, où nous pourrions sans peine, sur l'indication du livre ou du journal, placer assez exactement des noms nouveaux, devenus importants pour les relations commerciales. Il en résulte que, pour l'homme déjà rompu à la lecture et à la confection des cartes, la science géographique s'accroît sans cesse, au rebours de la science historique, dont quelques vestiges seulement subsistent jusqu'à la fin.

Il ne serait peut-être pas inutile de rappeler aux maîtres et aux professeurs les principes sur lesquels repose l'étude de la géographie, et d'attirer leur attention sur ce point spécial qu'ils doivent s'attacher à produire beaucoup de cartes simplement bonnes, plutôt que de n'en fournir que quelques-unes d'excellentes. — En second lieu, n'est-ce pas aux sociétés de géographie qu'il appartient de proposer à l'administration de l'instruction publique les réformes qui seraient de nature à relever l'enseignement géographique dans les établissements primaires

Digitized by Google

et secondaires? Au premier rang de ces réformes, on pourrait placer création d'une agrégation de géographie et de chaires spéciales à cette branche d'enseignement. Tout au moins serait-il permis d'espérer qu'à l'avenir la géographie, conquérant enfin le rang qui lui est dû, serait traitée avec les mêmes égards que l'histoire et aurait droit à une part égale dans le tableau de l'emploi du temps.

LAPLACE,
Professeur au collège de Bergerac, membre de la Société de géographie de Bergerac.

Bergerac, le 17 février 1887.

ÉTUDE

SUR UN MODE D'ATTERRISSAGE A LA SONDE

en temps de brume

DU PERTUIS D'ANTIOCHE ET DE L'ENTRÉE DE LA GIRONDE (CHASSIRON)

OU

CORRECTION DE LA POSITION DU NAVIRE POUR CES DESTINATIONS

L'analyse de plusieurs sinistres et de graves accidents arrivés dans les environs de l'embouchure de la Gironde m'ont conduit à l'étude suivante.

La connaissance des lieux et la lecture attentive des cartes d'atterrage de cette région permettent d'établir, dans une surface comprise entre les parallèles de Rochebonne et des Hourtins et le méridien passant à l'ouest de Rochebonne et la côte, une suite de lignes de sondes égales, à peu près équidistantes les unes des autres; sauf quelques petites ondulations dans ces lignes, on pourrait presque les considérer comme parallèles entre elles et au profil général de la côte.

Digitized by Google

Dans le nord-est et l'est de la surface indiquée sont le pertuis d'Antioche et l'entrée de la Gironde.

Cette lecture des cartes du Dépôt (nos 88, 154, 165, etc.) nous montre que les profondeurs d'eau sont continues dans les limites que j'ai citées.

Je veux montrer maintenant qu'un vapeur venant du large, sans observations depuis bien des jours, avec brume, la terre tout à fait couverte, avec une incertitude de ± 25 milles dans sa position, tant en longitude qu'en latitude, peut, dans ces conditions malheureusement trop fréquentes, trouver à la sonde et sans coup férir les premières stations de pilotage, c'est-à-dire l'entrée du pertuis d'Antioche ou l'entrée de la Gironde, et même atteindre le premier mouillage de sa destination.

Je suppose ce vapeur suffisamment commandé et pourvu d'un appareil de sondage, tel que celui de sir W. Thompson ou autre, construit selon le même principe, appareil que doit posséder tout ce qui a la prétention au paquebot ou au bon armement. (J'ai fait plusieurs milliers de sondes avec cet engin « Sounding machine battom of the sea », de sir W. Thompson, et jamais je n'ai eu plus de deux hommes avec moi. Ce sondeur à fil d'acier, armé de son tube, est, pour tous les cas et toutes les sondes pratiques, c'est-à-dire celles comprises entre 6 mètres et 200 mètres, l'instrument le plus utile et le plus parfait dans le genre).

Quels services inappréciables n'est-il pas appelé à rendre non seulement aux vapeurs, mais aux voiliers! Qu'un homme du métier se souvienne d'un navire à voiles obligé de sonder avec grosse mer et grosse brise de vent arrière; pour ceux-ci, la dépense serait trop grande, l'appareil coûte cher, mais le simple tube frappé sur la vieille ligne en grelin rendrait dans le cas un très grand service.

L'appareil complet demande du soin et ne veut pas être brutalisé.

Pour la présente étude j'ai fait 3,220 sondes. Dans l'origine, la rupture du fil d'acier était de 4,3 pour cent lors des 260 premières sondes, de 2,1 pour cent des 400e à 700e sondes; dans

Digitized by Google

les dernières 500 sondes, elle s'est réduite à 2 ruptures. La grande pratique et l'entretien spécial de ce fil sont les causes de la conservation de cette ligne (fil d'acier de $\frac{8}{10}$ de millimètre).

Si le commandant Roujoux avait eu un tel appareil pour ses beaux travaux dans l'Iroise, pour l'entrée de Brest, que ne se fût-il pas épargné en fatigues et en temps!

Je vais définir les lignes de sondes égales dans l'espace que j'ai indiqué. A peu près parallèles au profil de la côte et entre elles, leur direction est presque le N.-N.-O., S.-S.-E.

Sur la feuille n° 88 du Dépôt, j'établis au crayon un parallélogramme dont un côté est orienté au N. 20° O., vrai entre les 45° et 46° parallèles et son extrémité nord sur le 46° parallèle par 4° 33′ de longitude O., le second côté sur un parallèle avec une largeur de 12 milles vers l'est (achever de tracer le parallélogramme).

On établit ainsi une bande orientée N. 20° O. — S. 20° E., large de 10 milles et longue de 60. Donnant assez de marge pour qu'un navire puisse la rencontrer, elle contient des fonds de 45 à 83 mètres; en l'examinant de l'ouest à l'est, la ligne du milieu contient à peu près une ligne continue de 65 mètres, très peu ondulée, c'est celle qui m'est utile et que je veux atteindre.

Les quelques rares sondes qui ne sont pas de même valeur que celles qui les environnent immédiatement ne peuvent en rien infirmer le mode d'atterrissage que j'ai en vue d'exposer. Bien au contraire, cette fosse et cette crête qui se trouvent là sont un déterminant qu'il est heureux de rencontrer, car alors le problème est résolu. Mais le hasard ou un travail méticuleux, seuls, peut les faire trouver. En navigation, on compte beaucoup trop sur lui (le hasard), et un homme du métier sait qu'il faut tout lui disputer. Beaucoup de capitaines hésitent à sonder, croyant donner, en le faisant, une preuve d'insuffisance provenant de l'incertitude de la position de leur navire, et ils préfèrent laisser au hasard le soin de les tirer d'embarras plutôt que de se précautionner, car, dans leur jugement, précaution indique peur, et ils craignent par-dessus tout qu'on les juge

Digitized by Google

capables d'avoir peur de quelque chose. Ils sacrifient alors au respect humain la seule chose qui pourrait peut-être leur éviter une catastrophe. Certes, en ne sondant pas, ils ont dépassé de beaucoup l'insuffisance.

En temps de brume, un vapeur venant de l'ouest, voulant donner soit dans le pertuis d'Antioche, soit dans l'entrée de la Gironde, et ayant une incertitude de 30 milles dans sa position, sera toujours sûr de se trouver dans une bande comprise entre les 45e et 46e parallèles. Se trouver dans cette bande est une condition que je pose.

Dès que l'estime mettra le navire sur les sondes pratiques, c'est-à-dire à partir de 200 mètres au maximum, il sondera. Cette sonde unique ne pourra déterminer qu'une correction assez vague en longitude.

Il continuera à sonder à intervalles, selon sa vitesse, pour atteindre une sonde de 65 mètres. Dès que cette sonde sera nettement trouvée (le navire entre les 45e et 46e parallèles, condition établie), il fera le N. 20° O. vrai. On suivra cet azimut de route, sondant de 3 en 3 milles régulièrement (sans stopper, puisqu'on possède un Thompson). Sur cette route on trouvera le plus souvent le brassiage indiqué, 65 mètres. Continuant ainsi au N. 20° O. vrai, on atteindra une diminution de fond d'une dizaine de mètres, dans l'intervalle de quelques minutes. Enfin on atteindra 50 mètres.

A cette dernière sonde de 50 mètres, la position sera corrigée à moins de un mille et demi. La position déterminée par ce point servira d'origine pour donner dans le pertuis d'Antioche ou dans l'ouest de Chassiron pour donner en Gironde. Cette sonde de 50 mètres est l'accore vers le sud et s'étend vers l'E.-S.-E. du plateau de Rochebonne; c'est un talus du fond, ininterrompu de 18 milles de longueur, sensiblement de même brassiage à partir de la pointe la plus S.-E. du plateau à aller vers l'E.-S.-E. Nos cartes n'ont pas ces cotes assez rapprochées, mais elles existent, je les y ai suivies sur le fond.

Pour vérifier ce qui précède, il faut procéder comme il suit :

Sur un papier à calquer, et à l'échelle de la carte, porter les

Digitized by Google

routes faites avec les angles de contingence des routes vraies. Quand on aura trouvé les 50 mètres, glisser parallèlement à lui-même ledit papier, bien orienté, cherchant à faire coïncider la première sonde de 65 mètres (origine de la route au N. 20° O. vrai) avec l'extrémité de la route au N. 20° O. vrai, l'autre bout portant le brassiage de 50 mètres, et les 50 mètres avec les 50 mètres, l'autre ligne venant de la première sonde en venant de l'ouest suivra le mouvement. Un seul système de lignes y correspondra, il n'y aura donc qu'une solution, et la correction de la position du navire obtenue au moment de cette rencontre des 50 mètres.

Après cette rencontre des 50 mètres, venir sur tribord et faire route selon la position corrigée, ce sera très voisin de l'est vrai. Sonder comme il a été déjà fait, et lorsqu'on aura atteint 30 mètres, on aura la certitude de se trouver à l'ouest d'Antioche ou dans l'ouest vrai de Chassiron, et à 12 milles de ce feu à très peu près. Cette dernière route peut être nettement donnée pour cette dernière destination, lors de la rencontre des 50 mètres, la dernière sonde de 30 mètres sera une dernière vérification et donnera, elle aussi, un point de départ exact au mille près (au maximum) pour donner en Gironde ou dans Antioche.

Je n'ai pas parlé de la qualité du fond des diverses sondes obtenues, car il est assez rare, lorsqu'on a des fonds de vase, que le suif les donne; en sondant avec de la vitesse (et c'est ici le cas), le suif est lavé; seuls, les fonds de sable, de coquilles, de gravier, donnent leur échantillon.

Les qualités du fond serviraient, si invariablement on en avait des échantillons réels; mais on doit sonder dans une zone vaseuse, sablonneuse; les indications seraient trop vagues.

Il m'est arrivé de sonder par 50 mètres à 16 milles au O. 1/4 N.-O. (vrai) des Hourtins et d'avoir fond de vase argileuse. J'étais dans les eaux d'une drague à vapeur de pêche, j'ai suivi sa route inverse et j'ai obtenu sans cesse de la vase sur un parcours de 9 milles. De plus, cinq jours après, au même endroit, je ramenais encore un indice de vase et d'argile, mais sablonneux cette fois, et sur le même parcours.

Digitized by Google

Dans une certaine limite, les qualités du fond peuvent donc être des indices dangereux.

Les points particuliers que j'ai mentionnés au début sont au nombre de deux.

En venant de l'ouest, après une sonde dans les environs de 120 mètres, une crête de 75 mètres (ce point est hors de la bande du tracé). — Il est clair que si on la rencontrait très peu de milles après une sonde de 120 mètres environ, on serait éclairé sur la position du navire. Ce sommet est à 67 milles au S. 88° O. vrai de Cordouan. Une autre sonde (celle-là dans le parallélogramme tracé) de 122 mètres à 27 milles au N. 88°,5 O. (vrai) de Cordouan, rencontrée lorsqu'on fait le N. 20° O. vrai dans le présent mode d'atterrissage, en suivant la ligne des 65 mètres, éclairerait de suite sur la position du navire.

Cependant la carte n° 165 du Dépôt ne porte pas cette sonde; faut-il en conclure qu'elle n'existe pas ou qu'elle est douteuse? Elle est portée néanmoins sur une autre carte du même âge. Je crois simplement que c'est une omission du graveur dans le n° 165, car les admirables et méticuleux travaux de MM. les ingénieurs hydrographes n'auraient pas laissé subsister un doute sur une telle sonde dans cet endroit, sonde qui peut, comme dans le cas présent, être une ressource d'un prix inestimable pour un navire atterrissant.

Ici une route rectiligne et unique est dangereuse, car une multitude de routes au même azimut donnent les mêmes brassiages et les mêmes fonds. Il en serait de même d'une route brisée si, à son extrémité dernière, il n'y avait une variation assez brusque de la profondeur.

On peut contourner à demi le plateau de Rochebonne par l'ouest et trouver sans cesse 65 mètres. Mais alors on remarquera que le prolongement des lignes d'égale profondeur tracées au sud ne sont plus de même cote au nord du plateau, ces cotes y sont moindres.

J'ai posé en condition qu'on prendrait le fond de 65 mètres entre les 45° et 46° parallèles, qu'on ferait le N. 20° O. vrai à partir de cette rencontre nettement reconnue, qu'on conserverait

Digitized by Google

cette route jusqu'à la rencontre des 50 mètres, avant-dernière correction.

Cette route au N. 20° O. (vrai) peut paraître dangereuse, mais en examinant de près on reconnaîtra que, quoique courant sur Rochebonne, elle fait passer à l'est du danger, si on a pris cette route (son origine) à la sonde de 65 mètres trouvée entre les 45e et 46e parallèles. On a quelque marge. Cette considération n'a lieu que pour le cas où on manquerait les 50 mètres, ce qui n'est pas possible.

Sur cette route les voiliers sont peu à craindre, car en temps de brume la brise fait défaut et la mer n'est généralement pas dangereuse.

Dans ce mode d'atterrissage on pourrait tenir compte du courant du golfe qui porte à l'est avec une vitesse (variable) de 6 milles en 24 heures et de son contre-courant connu sous le nom de « Rennel » qui porte au N.-O. assez régulièrement avec une vitesse de 10 milles par 24 heures. On pourra aussi considérer la portée des courants de flot et de jusant comme il suit, et cela à une demi-heure près.

Tant que l'eau monte à Cordouan il y a flot au large, du cap Ferret à Rochebonne.

Tant que l'eau descend à Cordouan il y a jusant au large dans le même espace (le parallélogramme tracé).

En temps de brume comme en temps clair, mais en brume surtout, un pilote n'est utile que lorsqu'il n'a perdu la terre de vue que depuis un court intervalle de temps. Exemple :

Un navire venant du large faisant l'est (vrai) a sondé et trouvé 150 mètres. Sa latitude estimée de 45° 35′ et sa longitude estimée de 5° 50′, il a réduit sa vitesse, car il y a de la brume, il ne file que 6 nœuds. Trois heures après, une nouvelle sonde lui donne 120 mètres; sur le parallèle de son estime, il choisit deux points qu'il marque. Trois heures plus tard, il trouve 100 mètres. Une nouvelle sonde, trois heures plus tard, donne 66 mètres. Toutes ces sondes portées à la suite sur sa route rectiligne concordent avec les sondes et les fonds de la carte. Il a de plus en plus confiance dans la bonté de son estime, sauf

Digitized by Google

l'avance en longitude à laquelle il croit. Il sondera encore dans trois heures par simple mesure de précaution; il croit avoir, selon son estime, corrigée et vérifiée, pense-t-il, sur sa route rectiligne par la presque concordance des sondes, trouvé dans les environs de 30 mètres. Il pense alors mettre en travers ou faire un peu de nord, mais ne pas aller plus loin vers l'est ou le moins possible, pour trouver un pilote. Mais, au moment de sonder, il monte au plein sous les « Hourtins ». C'eût été un vrai naufrage, mais le hasard heureux voulut qu'il s'en sortît presque sans avaries qu'un peu de sable dans ses chaudières et sa pompe alimentaire hors de service, bien heureux de s'en être tiré à si bon marché. La mer était belle.

Un autre navire, ayant une latitude estimée de 45° 40′ et une longitude estimée de 4° 30′, faisant l'est vrai, sonda et trouva 105 mètres, il filait 8 ½ nœuds; deux heures après, à la même route, une nouvelle sonde de 65 mètres. Une heure après, 45 mètres. Il a tout à fait confiance; ces sondes lui confirment une bonne latitude, mais une longitude en retard. Il sondera encore dans une heure et trouvera, croit-il, 30 mètres environ. C'est ce qu'il fait. Une nouvelle sonde lui donne 32 mètres. Aussitôt, il fait le N. 70° E. (vrai) pour le feu flottant, espérant faire la passe du Mâtelier et trouver un pilote. Il trouve bien un pilote (toujours le hasard heureux), mais qui lui apprend qu'il court sur « Chassiron ». Il y avait une heure que ce pilote avait vu la tour dans une éclaircie. Ce navire croyait se trouver à l'entrée de la passe du Mâtelier.

Si le navire du premier exemple eût fait le N. 20° O. vrai, lors de sa sonde de 66 mètres, il eût couru parallèlement à la direction de la côte et n'eût pas eu de chance de s'y jeter. En sondant assez fréquemment, il eût, deux heures après, obtenu une sonde de 70 mètres, ce qui l'eût fait venir sur tribord pour rallier les 65 mètres, et cette sonde une fois trouvée eût été le brassiage, qu'il n'eût presque pas quitté jusqu'aux 50 mètres. Ayant tracé sur du papier à calquer les routes vraies et les milles faits sur elles, le navire n'eût parcouru que 34 milles, si son estime eût été bonne pour trouver les 50 mètres à la route

Digitized by Google

du N. 20° O. (vrai). Dès lors, il se fût aperçu qu'il avait une erreur en latitude, laquelle erreur n'eût pas été moindre que 29 milles : chemin qu'il lui aurait fallu faire pour rencontrer les 50 mètres. Alors, en faisant l'est (vrai), deux heures après, il trouvait le fond diminuant, enfin 30 mètres. En faisant glisser le papier à calquer sur la carte, on ne trouvera pas un second système de lignes correspondant à celui déjà tracé et correspondant avec les sondes. Le navire se serait donc considéré, au dernier point, à la sonde de 30 mètres comme étant par un point exact. Il eût pu s'en servir pour faire route pour le premier mouillage de sa destination.

Dans le second exemple, en traçant sur du papier à calquer sa route à l'est (vrai), avec les milles à l'échelle de la carte et changeant sa route pour faire le N. 20° O. (vrai), à la sonde de 65 mètres, sondant fréquemment à cette route, il eût trouvé 50 mètres après avoir fait 18 ou 19 milles. En glissant parallèlement à lui-même le papier à calquer sur la carte, il eût corrigé son point à cette sonde de 50 mètres. Alors, faisant l'est (vrai) jusqu'à la rencontre de 30 mètres, il se fût trouvé à une douzaine de milles de Chassiron et dans l'ouest vrai de ce feu.

De l'exposé qui précède, on peut tirer une règle pratique et simple :

Se trouver entre les 45e et 46e parallèles et obtenir une sonde de 65 mètres, faire le N. 20° O. (vrai) jusqu'à la rencontre de 50 mètres. Tracer ses routes vraies et les milles faits sur elles sur un papier à calquer pour servir de contrôle. En transportant parallèlement à lui-même ce papier bien orienté sur la carte, on aura, à la rencontre des 50 mètres, la correction de son point en faisant coïncider les sondes. Ce dernier point servira de point de départ pour trouver Chassiron où aux 30 mètres on aura un nouveau contrôle avec le tracé sur le papier à calquer.

Georges Pouvreau.

N.-B. — La feuille n° 88 du Dépôt des cartes et plans de la marine suffit pour tout ce qui a été exposé ci-dessus.

Digitized by Google

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST.

SECTION CENTRALE

Le commerce français au Soudan occidental.

Propositions de M. le colonel Gallieni.

Notre *Bulletin* du 3 janvier 1887 a publié, page 26, à la suite des derniers renseignements donnés par le *Réveil du Sénégal* sur la prochaine campagne de la colonne du Haut fleuve dans le Soudan occidental français, une lettre adressée à notre Société par le colonel Gallieni, quelques jours avant son départ. Dans cette lettre, le commandant du Haut fleuve demandait à la Société de géographie commerciale de Bordeaux « de lui servir d'intermédiaire pour constituer, dans le but de les exposer dans les principaux forts, Bafoulabé, Kita et Bammako, deux ou trois collections des produits français les plus recherchés des indigènes ». Il exprimait en outre le désir de recevoir de la Société un questionnaire résumant les *desiderata* du commerce bordelais pour tout ce qui concerne les contrées du Haut-Sénégal et du Haut-Niger.

Ces deux questions ont été examinées par la Société de géographie commerciale de Bordeaux, et voici la suite qui leur a été donnée jusqu'à ce jour.

I. Dès le 23 novembre dernier, une lettre, dans laquelle l'attention des représentants du commerce de notre ville était appelée sur la double demande de M. Gallieni, a été adressée par le bureau de la Société à la Chambre de commerce de Bordeaux.

La réponse suivante y a été faite le 27 décembre 1886 :

« Bordeaux, le 27 décembre 1886.

» *Le Président de la Chambre de commerce de Bordeaux à Monsieur le Président de la Société de géographie commerciale à Bordeaux.*

» MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» Vous m'avez fait l'honneur de m'écrire, le 23 novembre, pour me communiquer une lettre que M. le colonel Gallieni a

Digitized by Google

adressée à la Société de géographie avant son départ pour le Sénégal, et dans laquelle il exprime le désir de pouvoir établir dans les principaux forts du Haut fleuve des expositions de produits français.

» La Chambre de commerce a pris connaissance de cette lettre avec beaucoup d'intérêt; elle apprécie les efforts et les bonnes dispositions de M. le colonel Gallieni en vue de donner de l'extension à notre commerce, mais elle ne se trouve pas en mesure de répondre par elle-même à ce qu'il désire. Le commerce de Bordeaux ne pourrait fournir que peu d'échantillons pour le haut pays et il serait, par suite, nécessaire de s'adresser ailleurs pour composer un assemblage d'échantillons assortis.

» La Chambre de commerce de Saint-Louis serait, probablement, mieux que la nôtre, en mesure de fournir à cet égard toutes les indications utiles.

» Vous voudrez bien excuser le retard que j'ai apporté à vous répondre, mais il a été occasionné par les démarches que j'ai dû faire pour recueillir les renseignements que la Chambre ne possédait pas.

» Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée. » Hubert Prom. »

Mettant à profit l'avis qui lui était donné par la Chambre de commerce, notre Société s'est empressée d'envoyer une copie de la lettre de M. Gallieni et de sa correspondance avec la Chambre de commerce de Bordeaux à la Chambre de commerce de Saint-Louis (Sénégal) avec la lettre suivante :

« Bordeaux, le 3 février.

» *A Monsieur le Président de la Chambre de commerce de Saint-Louis (Sénégal).*

» Monsieur le Président,

» Nous avons l'honneur de vous adresser copie d'une correspondance échangée entre la Société de géographie commerciale de Bordeaux et la Chambre de commerce de notre ville au sujet d'une demande adressée à notre Société par M. le colonel Gallieni, commandant du Haut-Sénégal et du Haut-Niger.

» D'après l'avis de notre Chambre de commerce, nous ne pouvons mieux faire que d'avoir recours à la Chambre de commerce de Saint-Louis, qui est certainement mieux en mesure de fournir les renseignements et indications sollicités par M. Gallieni. Nous espérons, Monsieur le Président, que vous voudrez bien saisir la Chambre de commerce de Saint-Louis de cette demande et qu'elle s'efforcera de trouver dans les magasins de la colonie les divers articles français qui conviennent le mieux aux populations du Niger.

Digitized by Google

» De son côté, la Société de géographie commerciale va préparer le questionnaire résumant les desiderata du commerce bordelais, pour tout ce qui concerne les contrées du Haut-Sénégal et du Haut-Niger, et dès qu'il sera fait, elle s'empressera de l'adresser à M. le commandant Gallieni.

» Veuillez agréer, etc...

» *Le Secrétaire général,* » *Le Président,*
» J. Manès. » Marc Maurel. »

Nous n'avons pas encore la réponse de la Chambre de commerce de Saint-Louis, mais nous avons lieu d'espérer qu'elle ne nous refusera pas le concours que nous lui avons demandé.

II. Dans sa séance du 31 janvier dernier, le Bureau de notre Société a décidé qu'une commission spéciale serait chargée de la préparation du questionnaire demandé par M. Gallieni, et que cette commission serait composée des principaux commerçants, membres ou non de la Société, qui ont des relations suivies d'affaires avec les contrées du Haut-Sénégal et du Haut-Niger.

Ont été appelés à faire partie de cette commission qui était présidée par notre Président M. Marc Maurel, représentant la maison Maurel frères :

MM. Maurel et Prom ; Buhan père, fils et A. Teissère; Devès et G. Chaumet; L. Descemet; H. Rabaud et Cᵉ; G. Devès; Pellegrin frères.

La première réunion a eu lieu le mercredi 16 février au siège de la Société. Nous en donnons ci-dessous le procès-verbal :

Procès-verbal.

« Sur la convocation de la Société de géographie se sont réunis MM. Marc Maurel, Emile Maurel, Th. Pellegrin, G. Devès, E. Rabaud sous la présidence de M. Marc Maurel, président de la Société.

» Excusé : M. L. Descemet.

» La réunion avait pour but de répondre à la demande du colonel Gallieni : formation d'un questionnaire indiquant les desiderata du commerce sénégalais pour l'exploitation du Haut-Sénégal et du Haut-Niger.

» M. Marc Maurel expose le but de la réunion et fait donner lecture par le secrétaire de la lettre de M. Gallieni à la Société de géographie, de la réponse de la Chambre de commerce de

Digitized by Google

Bordeaux à la communication de la lettre de M. Gallieni, d'une lettre de la Société à la Chambre de commerce de Saint-Louis.

» M. G. Devès est persuadé que l'arbre à karité donne de la gutta-percha de bonne qualité, mais que, sur la route depuis Bafoulabé jusqu'à Bammako, le pays a été dépeuplé par les guerres d'El Hadj; il y a par conséquent peu de commerce à faire; cependant la terre est loin d'être infertile; avec la tranquillité et la sécurité, la population devra y revenir. Au nord de cette route, dans le Kaarta, il existe une population assez dense; c'est de ce côté qu'il faut chercher des relations commerciales et, pour arriver à en créer, il nous faut entretenir de bonnes relations avec le chef actuel du Ségou. Nous ne devons pas perdre de vue, pour établir notre influence dans ces pays, l'antagonisme qui existe entre Pouls et Toucouleurs. M. Devès énonce les causes de l'émigration des Pouls qui ont abandonné les environs de Saint-Louis pour aller se fixer dans le Nioro; parmi ces causes, il indique la question délicate des captifs libérés par l'autorité judiciaire à Saint-Louis et certains agissements peu politiques de la part d'administrateurs en sous-ordre qui auraient dépossédé les Pouls de pâturages dont le général Faidherbe les avait mis en possession.

» M. Emile Maurel expose que, pour se rendre au Niger, il y a deux directions, une au sud traversant des pays peu peuplés et peu productifs, l'autre au nord suivant la ligne des villages explorés par M. Bayol et peuplée; c'est là que doivent tendre nos efforts commerciaux. Mais une des difficultés pour détourner sur nos postes les caravanes de ce pays qui se dirigent vers le Maroc, ce sont les esclaves dont ils ne peuvent trouver le placement sur nos marchés, tandis que le Maroc est un acheteur certain.

» M. G. Devès croit que cette question se résoudra plus tard d'elle-même; si le commerce se développe, l'agriculture se développera et ces pays, ayant l'emploi de tous les bras, n'auront plus besoin de recourir aux caravanes d'esclaves et aux marchés marocains.

» M. Emile Maurel estime que la voie qu'il s'agirait d'ouvrir dans le Kaarta étant une voie commerciale, il n'y aurait pas besoin, au moins au début, d'expédition militaire.

» M. Devès pense que l'on obtiendrait la sécurité des routes en question si l'on pouvait arriver à rapprocher Samory et Amadou Ségou et leur faire conclure une paix durable.

» M. Emile Maurel estime qu'un moyen d'apprendre à ces peuplades à tirer un bon parti des arbres à caoutchouc qui existent sur leurs territoires, serait l'envoi auprès des chefs, par l'administration de la colonie, de kroomen chargés de leur montrer les manipulations de ce produit.

» En résumé, la réunion est d'avis que, pour développer le commerce français dans ces régions, on doit chercher à détourner

Digitized by Google

sur Médine les caravanes du Kaarta ; à attirer sur le même point, par la sécurité des routes, les caravanes de la partie sud ; à cet effet conclure avec les chefs des pays qu'elles traversent des traités assurant leur libre passage, sans qu'elles aient de tributs à payer.

» Il paraît difficile à la réunion de poser de nombreuses questions au colonel Gallieni, car ses membres n'ont pas une connaissance suffisante d'un pays dont l'exploration n'est pas encore complète ; ils estiment toutefois que les produits riches entraînant peu de frais de transport, tels que le caoutchouc et l'or, doivent attirer surtout l'attention des administrateurs du Haut-Sénégal et du Haut-Niger.

» M. Emile Maurel pense qu'il serait du domaine de la Société de géographie de réunir deux ou plusieurs fois par an les maisons de la place s'occupant du commerce de chacune de nos colonies pour causer entre elles et se communiquer les renseignements qu'elles auraient reçus de ces divers pays, s'entendre s'il y avait quelques démarches à faire auprès du gouvernement ou des autorités coloniales. La réunion étant tout entière de l'avis de M. Maurel, la question sera soumise au bureau de la Société dans sa première assemblée.

» L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à six heures et demie.

» *Le Secrétaire,* » *Le Président,*
» E. Rabaud. » Marc Maurel. »

Ce procès-verbal a été communiqué au Bureau de la Société de géographie commerciale dans sa séance du jeudi 17 février, et a donné lieu à la résolution suivante, qui a été votée à l'unanimité et qui a été aussitôt communiquée aux divers journaux de Bordeaux.

Extrait du procès-verbal de la réunion du Bureau du 17 février.

. . . . . .

Résolution : Sur la demande des maisons de Bordeaux établies au Sénégal, qui se sont réunies pour examiner plusieurs questions concernant le commerce du Haut fleuve, la Société de géographie commerciale de Bordeaux accepte de réunir à la Bourse deux fois par année, en avril et en octobre, les maisons qui sont en relations suivies avec la Sénégambie, dans le but d'examiner les vœux qu'il y aura lieu de soumettre aux autorités compétentes.

Ces réunions, pour lesquelles seront faites des convocations spéciales huit jours à l'avance, auront lieu les jeudis 21 avril et 27 octobre 1887, au siège de la Société, à la Bourse de Bordeaux, à cinq heures du soir.

Le Bureau de la Société de géographie décide à cette occasion qu'il se tiendra également à la disposition des maisons borde-

Digitized by Google

laises en relations avec d'autres colonies françaises ou étrangères qui feraient appel à la Société de géographie dans un but analogue.

Pour extrait conforme :

Le Secrétaire général,
J. MANÈS.

Le Président,
Dr Eug. AZAM,
Président du Groupe géographique du S.-O.

SECTION DE TARBES

Séance du 1er février 1887.

Conférence de M. LEQUIN, professeur de rhétorique au lycée de Tarbes, sur « le Théâtre au moyen âge; jeu des mystères dans les diverses villes de France ».

La deuxième conférence de la Société de géographie de Tarbes a été faite, le mardi 1er février 1887, par M. Lequin, professeur de rhétorique au lycée de Tarbes.

Nous ne saurions trop remercier la Société de géographie de nous ménager de pareilles soirées; le public des lettrés et des délicats de notre ville gardera longtemps le souvenir de celle de mardi.

Qui n'a été frappé de l'habileté et des arguments solides avec lesquels, au début, l'orateur a su rattacher sa remarquable étude à la géographie? Nous ne résistons pas au désir de reproduire son exorde qui décidera peut-être beaucoup de ceux qui l'ignorent à voir dans la géographie une science qui, peu ou prou, les embrasse toutes.

« Ce n'est peut-être pas, dit l'orateur, sans une certaine surprise que vous allez entendre parler littérature sous le patronage de la géographie. Mais les sciences sont toutes d'aimables sœurs, peu jalouses les unes des autres, très accommodantes sur les limites de leurs domaines, et qui se permettent, en bonnes voisines, de mutuels empiètements sur leurs propriétés. D'ailleurs, qui pourrait circonscrire en un cercle nettement déterminé les dépendances de la géographie? Elle accueille tous les voyageurs, de quelque part qu'ils viennent, eussent-ils, comme X. de Maistre, voyagé autour de leur chambre, pourvu qu'ils rapportent de leurs excursions un bagage d'observations nouvelles et de faits précis. Les uns, entreprenants et hardis, poussés par l'amour des aventures, s'en vont chercher l'inconnu au delà des mers, dans des contrées réputées inaccessibles, et bravent les glaces du pôle ou le soleil de l'équateur; d'autres, moins vaillants, se confinent dans des études plus modestes, et, sans sortir de leur pays, se contentent d'explorer les régions, ou plutôt les époques obscures de l'histoire et de la civilisation.

Digitized by Google

« Car ce serait singulièrement méconnaître le rôle de la géographie, que de la réduire à une sèche énumération de noms propres, à une statistique fastidieuse de villes, de montagnes et de rivières, à une comptabilité en partie double de kilomètres et d'habitants. Dieu me garde de contester l'importance des chiffres; mais il me semble que la géographie est comme un musée d'une richesse infinie. Les chiffres en seraient en quelque sorte les fondements et les murs; quant aux collections, aux tableaux, aux objets d'art qui l'emplissent, ce seraient ces mille détails sur la faune, sur la flore, et sur la vie des peuples surtout, avec leurs mœurs, leur langue, leurs croyances et leur caractère.

» C'est par là que mon sujet peut contribuer à l'étude de la géographie. Au moyen âge, le théâtre a été mieux que jamais le miroir de la société, et les mœurs qu'il nous révèle sont d'autant plus intéressantes qu'elles sont moins connues et plus éloignées des nôtres. Enfin, et après tout, ne s'agit-il pas de notre propre histoire, et serions-nous par hasard moins curieux de nos pères que des Hurons ou des Hottentots? »

L'espace nous manquerait pour suivre de près l'orateur et reconstituer l'ensemble de sa conférence : nous nous contenterons d'en indiquer les divisions principales :

1° *Les origines du Théâtre en France.* — Il est né dans l'Eglise et de l'Eglise. Les éléments s'en trouvaient dans le caractère dramatique des offices religieux, le dialogue, la mise en scène; et il suffit de mettre en action le récit de la Passion pour en faire un véritable drame. Le peuple prit un plaisir infini à ces sortes de tableaux vivants qu'offrait l'Eglise aux jours de grandes fêtes; le clergé profita de ces dispositions pour leur donner plus d'extension; et, afin de les rendre intelligibles, il y introduisit le langage populaire parallèlement au latin liturgique. Cette innovation fut aussitôt suivie d'un immense progrès dans le sens dramatique : les caractères se dessinèrent, les auteurs se donnèrent carrière et le dialogue occupa désormais la première place. Alors apparut le comique, caractérisé surtout par le rôle de l'âne. C'est là la première phase dite *liturgique,* parce que le drame n'est encore que l'office religieux amplifié. Il ne sort, par conséquent, pas de l'église : *Le jeu d'Adam* est la caractéristique de cette évolution. C'est à cette époque que l'animation un peu désordonnée des spectateurs oblige de transporter le lieu de la scène, de l'intérieur de l'église au portail : époque transitoire signalée par les miracles de Notre-Dame, 40 drames environ, qui ont tous pour sujet une intervention miraculeuse de la Vierge.

2° *Les Mystères.* — Nous sortons de l'église avec les mystères et nous passons sur la place publique. Le mystère (ministère,

Digitized by Google

mestier, d'où fonction, action) est la mise en action de la passion ou d'une vie de saint. Le clergé cesse alors d'être l'auteur et l'acteur exclusif, tout en favorisant les représentations et en les encourageant de toutes manières. Bientôt cependant le mystère admit le comique : alors, s'élèvent les premiers théâtres, divisés en trois compartiments superposés, le paradis, la terre, l'enfer. Les dimensions en étaient le plus souvent considérables, puisqu'ils devaient donner place à deux et trois cents acteurs à la fois. Les principaux rôles étaient dévolus au clergé. Les femmes, au début, n'en furent jamais chargées; mais elles ne tardèrent pas cependant à être admises sur la scène. Ces rôles étaient écrasants; un seul acteur avait souvent 6,000 vers à débiter : aussi dut-on quelquefois répartir les rôles entre plusieurs acteurs, dont la vie, soit dit en passant, était de temps à autre mise en danger par les rôles de crucifiés ou de pendus qu'ils personnifiaient avec autant de vraisemblance que possible.

C'est à cette époque qu'apparaît sur la scène le bouffon (plus tard le fou), qui assaisonne de gros sel ses plaisanteries, et dont le rôle prendra de plus en plus d'importance, ainsi que celui du diable, dont l'orateur a décrit avec tant d'entrain les gambades et les jovialités au milieu d'une mise en scène où la vraisemblance était des mieux observées, trop observée même, quand on y voyait apparaître (honni soit qui mal y pense!) Adam et Eve. Bientôt cependant le comique prit dans les mystères un développement exagéré, et le but initial de ces représentations disparut complètement : le mystère ne fut plus qu'un divertissement, et l'Eglise lui retira sa protection; d'où une foule de conflits entre la foule et les curés, conflits que tenta d'arrêter le Parlement en 1548, et qu'arrêta définitivement un édit de Louis XIV, en 1676. Le mystère avait vécu.

3° *Naissance du Théâtre laïque.* — Il apparaît avec les *Bazochiens* en 1303, la compagnie des *Enfants sans souci* en 1380, dont l'avènement est bientôt suivi de maintes confréries de ce genre. Cette nouvelle évolution produit trois espèces de pièces :

La *Farce*, la *Sotie* (à l'allure satirique et politique) et la *Moralité*, qui n'était autre chose qu'une froide allégorie de vices habillés en personnages. M. Lequin a insisté sur l'importance que prit la première de ces manifestations théâtrales, la *Farce;* il a énuméré les innombrables sujets qu'elle a produits sur la scène, et a terminé son étude par la lecture et le commentaire de l'une des moins connues, et des plus désopilantes, la *Farce du cuvier*.

Telle est l'analyse succincte et bien pâle de la conférence de mardi, l'une des plus savantes et des plus attrayantes à la fois auxquelles il nous ait été donné d'assister.

(Extrait de la *République des Hautes-Pyrénées*, du 3 février 1887.)

Digitized by Google

NOTES GÉOGRAPHIQUES

Pêche maritime française en 1885. — Le *Journal officiel* du 31 janvier 1887 publie un rapport sur les résultats de la pêche maritime et de l'ostréiculture françaises en 1885.

En 1885, 85,915 marins inscrits, montant 23,877 bâtiments, bateaux ou embarcations, jaugeant 160,299 tonneaux, se sont livrés à la pêche. En outre, 338 bateaux italiens, d'une jauge totale de 764 tonneaux et montés par 1,094 hommes, sont venus pratiquer la pêche dans les eaux du 5e arrondissement maritime (Toulon). De plus, 57,088 personnes (hommes, femmes, enfants) ont pratiqué la pêche à pied sur les grèves.

La valeur des produits de la pêche s'élève à 92,736,000 francs.

La pêche de la morue (Terre-Neuve et Islande) et la pêche du hareng ont été abondantes. La pêche de la sardine, bien que supérieure à celle de 1884, a été médiocre; la sardine ne fait plus, depuis plusieurs années, que de rares et tardives apparitions sur les côtes de France; elle semble s'arrêter dans les parages du Portugal et de l'Espagne, où la pêche en est très abondante. La pêche du thon a été sensiblement inférieure à celle de l'année précédente.

Pour l'Algérie, 4,495 hommes, montant 1,047 bateaux, d'une jauge totale de 3,999 tonneaux, se sont livrés à la pêche côtière en 1885 sur le littoral algérien.

La valeur des produits de la pêche algérienne est de 4,101,000 francs.

L'élevage des huîtres en France. — Le *Journal officiel* du 26 janvier 1887 contient un *Rapport sur l'industrie ostréicole* en France. Nous empruntons à ce document les extraits qui suivent.

Le rapport constate les développements que l'industrie ostréicole a pris de nos jours, grâce aux études scientifiques et à l'application de procédés rationnels.

« En 1860, la plupart de nos bancs avaient disparu, les autres étaient à demi ruinés. En 1885, ces bancs sont en partie repeuplés et 23,000 concessions de parcs, contenant 13,000 hectares, livrent à la consommation 597,164,000 huîtres, représentant une valeur de 12,744,700 francs. Ces chiffres démontrent surabondamment que l'intérêt du capital engagé dépasse, et de beaucoup, celui qu'il est raisonnable d'attendre des entreprises industrielles les mieux conçues...

» La production huîtrière a deux centres : l'un sur notre côte sud-ouest, à Arcachon, l'autre sur notre côte nord-ouest, à Auray...

Digitized by Google

» Le bassin d'Arcachon mériterait une place particulière dans l'histoire de l'ostréiculture, s'il n'y avait déjà droit par la quantité et la qualité de ses produits. Depuis 1854, il a été le théâtre d'efforts remarquables, qui font honneur à la courageuse ténacité de ses riverains. En 1857, on n'y comptait encore que 20 parcs; ce nombre atteignait 297 en 1865, produisant déjà plus de dix millions d'huîtres. A partir de cette époque, la progression ne s'est pas ralentie et aujourd'hui le bassin, qui a 15,000 hectares, compte 6,000 hectares de parcs qui livrent annuellement à la consommation ou à l'élevage environ 300 millions d'huîtres...

» Quoique de date plus récente, les efforts tentés sur nos côtes de Bretagne pour repeupler les bancs épuisés par une exploitation déréglée ou implanter les procédés ostréicoles n'ont pas été moins heureux et leurs résultats moins réels. Les rivières de Vannes, d'Auray et de Saint-Philibert sont devenues des lieux de production extraordinairement actifs.

» C'est ainsi qu'Auray, qui ne pouvait guère livrer plus de 7 millions d'huîtres en 1876-1877, en a jeté sur les marchés, en 1885, 70,245,000...

» L'abondance est la même dans tous les parcs où l'on élève et où l'on cultive l'huître... »

Commerce de la France en 1886. — Le *Journal officiel* du 18 janvier 1887 publie les résultats généraux du commerce de la France en 1886.

Les importations se sont élevées, du 1er janvier au 31 décembre 1886, à 4 milliards 234 millions 363,000 fr., et les exportations à 3 milliards 300 millions 230,000 fr.

Ces chiffres se décomposent comme suit :

IMPORTATIONS.

	1886	1885
Objets d'alimentation ..... F.	1,528,590,000	1,431,749,000
Matières nécessaires à l'industrie ...	2,007,276,000	1,949,304,000
Objets fabriqués	558,079,000	568,843,000
Autres marchandises.....	140,418,000	138,505,000
Totaux....F.	4,234,363,000	4,088,401,000

EXPORTATIONS.

	1886	1885
Objets d'alimentation ..... F.	770,418,000	737,451,000
Matières nécessaires à l'industrie...	654,537,000	611,497,000
Objets fabriqués	1,695,394,000	1,585,528,000
Autres marchandises.....	179,881,000	153,669,000
Totaux....F.	3,300,230,000	3,088,145,000

Digitized by Google

Mouvement du port de Bordeaux et des principaux ports français en 1886. — En 1878, le mouvement du port de Bordeaux n'atteignait pas 1 million 500,000 tonneaux; en 1883, il dépassait 2 millions de tonneaux, soit une augmentation de plus du quart. Pendant les deux années suivantes, cette activité s'était ralentie et s'était ressentie des conséquences de l'épidémie cholérique. La statistique de 1886 prouve que la navigation du port de Bordeaux a repris son mouvement ascensionnel, car elle est revenue à peu près au chiffre de 1883, le tonnage des navires chargés, entrées et sorties, dépassant de nouveau 2 millions de tonneaux.

Nous résumons, du reste, ci-dessous, les chiffres qui expriment l'ensemble du mouvement maritime du port de Bordeaux pendant les dix dernières années; les bâtiments chargés y sont seuls compris, et non les navires sur lest ni les caboteurs :

	Entrées	Sorties	Totaux
En 1877.....Tonneaux.	645,044	646,274	1,291,318
— 1878.....	747,479	677,571	1,425,050
— 1879.....	871,930	709,570	1,581,500
— 1880.....	1,012,880	761,219	1,774,099
— 1881.....	880,072	821,524	1,701,596
— 1882.....	1,007,324	902,369	1,909,693
— 1883.....	1,101,007	958,331	2,059,338
— 1884.....	1,038,005	936,650	1,974,655
— 1885.....	1,033,686	894,318	1,928,004
— 1886.....	1,066,333	936,908	2,003,241

Voici maintenant, pour 1886, le résumé du mouvement de la navigation, en mentionnant les principales provenances et destinations, avec distinction de la part revendiquée par le pavillon étranger :

A l'entrée :	Français	Étrangers	Totaux
Angleterre.....Tonneaux.	26,916	287,966	314,882
Suède.....	»	29,003	29,003
Espagne.....	29,023	32,828	61,851
Autriche.....	1,189	42,349	43,538
États-Unis (Atl.).....	44,026	55,740	99,766
République Argentine.....	55,099	3,343	88,442
Chili.....	1,054	55,472	56,526
Colonies et pêches.....	80,575	8,448	89,023
Autres provenances.....	69,205	214,097	283,302
Total.....Tonneaux.	307,087	729,246	1,066,333

A la sortie :			
Angleterre.....Tonneaux.	29,655	263,327	292,982
Allemagne.....	36,352	4,365	40,717
Espagne.....	33,793	18,664	52,457
États-Unis (Atl.).....	65,838	12,689	78,527
Nouvelle-Grenade.....	4,820	33,503	38,323
République Argentine.....	81,618	12,152	93,770
Chili.....	7,660	58,867	66,527
Colonies et pêches.....	68,418	11,662	80,080
Autres destinations.....	41,428	152,097	193,525
Total.....Tonneaux.	369,582	567,326	936,908

Digitized by Google

Pour dire un mot du mouvement total de la navigation en France, navires français et étrangers réunis, entrés et sortis, et toujours bâtiments chargés seulement, long cours, pays étrangers et grande pêche (cabotage non compris), — nous ajouterons que ce total général a été, pour 1886, de 21 millions 444,750 tonneaux, contre 20 millions 911,145 tonneaux en 1885, soit en plus pour 1886, 533,605 tonneaux. En 1883, ce tonnage général avait dépassé 22 millions.

Voici, pour 1886, et par ordre d'importance, la part que chacun de nos treize ports principaux a prise à ce mouvement :

Marseille ..... Tonx.	6,528,399	Boulogne..... Tonx.	741,937
Le Havre.....	3,282,355	Dieppe.....	722,801
Bordeaux	2,003,241	Saint-Nazaire	657,231
Dunkerque.....	1,237,167	Bayonne	232,818
Cette	1,159,939	Nice.....	114,591
Rouen	963,891	Nantes.....	111,062
Calais.....	849,087		

(Extrait de *la Gironde* du 1er février 1887.)

Les chemins de fer français en 1886. — Le *Journal officiel* du 3 février 1887 publie la situation des chemins de fer français au 31 décembre 1886.

La longueur exploitée des chemins de fer de la France était à cette époque de 31,211 kilomètres pour les lignes d'intérêt général, et de 1,875 kilomètres pour les lignes d'intérêt local. Sur ces nombres, 733 kilomètres de lignes d'intérêt général, 103 kilomètres de lignes d'intérêt local ont été livrées à l'exploitation en 1886.

La longueur concédée était de 38,086 kilomètres pour les lignes d'intérêt général et de 3,687 pour les lignes d'intérêt local.

Pour les chemins de fer algériens, la longueur exploitée était de 2,021 kilomètres, non compris 212 kilomètres sur le territoire tunisien (ligne de la Medjerdah). 211 kilomètres ont été livrés à l'exploitation en 1886, presque tous dans le réseau de l'est algérien, et parmi eux les dernières soudures de la voie ferrée qui relie aujourd'hui directement Alger à Constantine. — La longueur concédée était de 2,913 kilomètres.

Aux colonies, la situation des chemins de fer en 1886 est la même qu'en 1885, savoir : 605 kilomètres pour les concessions, 526 kilomètres pour les lignes en exploitation.

Le nombre des étrangers en France. — Nous avons publié précédemment (*Bulletin* du 17 janvier 1887, p. 56) les principaux résultats du dénombrement des habitants de la France, qui a eu lieu le 30 mai 1886. Le *Journal officiel* du 31 janvier 1887 contient un tableau indiquant par département la population française et la population étrangère. Voici un extrait de ce tableau :

Au 30 mai 1886, la population totale de la France était de 38,218,903 habitants. Sur ce nombre, les étrangers sont compris pour 1,115,214 habitants.

Digitized by Google

Les départements qui comprennent le plus d'étrangers sont : le Nord, 305,524; la Seine, 213,529; les Bouches-du-Rhône, 77,512; les Alpes-Maritimes, 45,515; les Ardennes, 37,591; la Meurthe-et-Moselle, 32,884.

Gironde.....	11,031	étrangers sur	775,845	habitants.
Charente-Inférieure..	1,111	—	462,803	—
Charente.....	841	—	366,408	—
Dordogne	1,329	—	492,205	—
Lot-et-Garonne.....	6,860	—	307,437	—
Tarn-et-Garonne	816	—	214,046	—
Landes	673	—	302,266	—
Basses-Pyrénées.....	19,805	—	432,999	—
Hautes-Pyrénées.....	2,778	—	234,825	—

D'après la loi du 16 juin 1885, le nombre des députés à élire est fixé par département, proportionnellement à la population, déduction faite des étrangers.

Canal de Suez; mouvement maritime en 1886. — Le *Bulletin* du canal de Suez du 2 février 1887 donne le tableau des recettes et du mouvement maritime du canal durant les trois dernières années.

Le nombre des navires qui ont passé par le canal a été de 3,284 en 1884; 3,624 en 1885; 3,100 en 1886.

Pour ces navires, le gross-tonnage (tonnage de jauge) était de 8,319,967 tonnes en 1884; 8,985,411 tonnes en 1885; 8,183,313 tonnes en 1886. — Le tonnage net (celui d'après lequel les droits sont perçus) était de 5,871,500 tonnes en 1884; 6,335,752 tonnes en 1885; 5,767,655 tonnes en 1886.

Les recettes totales ont été de 64,402,084 francs en 1884; 63,509,376 francs en 1885; 57,730,454 francs en 1886.

Canal de Suez; navigation de nuit. — Nous avons fait connaître précédemment (*Bulletin*, année 1885, p. 687; année 1886, pp. 400 et 617) les divers essais de navigation de nuit dans le canal de Suez. Jusqu'en décembre 1885, la navigation ne se faisait que de jour. A partir du 1er décembre 1885, la navigation de nuit dans le canal avait été permise, entre Port-Saïd et le kilomètre 54, aux bâtiments de guerre et aux navires postaux munis d'appareils électriques propres à éclairer leur marche. Puis, la faculté de passage de nuit, d'abord limitée aux sections droites du canal et à des catégories de bâtiments, a été accordée à tous les navires rapides et sur la totalité du parcours; c'est ainsi que le *Salazie*, des Messageries maritimes, a pu traverser le canal en seize heures, du 27 au 28 septembre 1886.

D'après un avis inséré au *Bulletin* du canal de Suez du 12 février 1887, tous les navires à vapeur, munis d'appareils

Digitized by Google

d'éclairage électrique, seront autorisés à traverser de nuit le canal, d'une extrémité à l'autre, à partir du 1er mars 1887.

Commerce de la France avec la Tunisie en 1886. — Le *Journal officiel* du 2 février 1887 publie les tableaux détaillés du commerce de la France avec la Tunisie en 1886. Les importations de France en Tunisie s'élèvent à 17,102,000 francs; les exportations de Tunisie en France s'élèvent à 4,636,000 francs (plus 4,682,000 francs exportés en numéraire).

Les principaux articles importés de France en Tunisie sont: les peaux préparées et les ouvrages en peau ou en cuir (2,227,000 francs); les vins (1,958,000 francs); les soies écrues et grèges (1,482,000 francs); les vêtements et pièces de lingerie (1,017,000 francs); les outils et ouvrages en métaux, les tissus de laine.

Les principaux articles exportés de Tunisie en France sont: les éponges (1,379,000 francs); les peaux et pelleteries brutes (548,000 francs); l'huile d'olive.

La frégate « Vanadis » et le commerce suédois au Maroc. — Notre *Bulletin* de 1886 (voir la table des matières par ordre méthodique) a tenu le lecteur au courant de la question des expositions flottantes. Dans notre *Bulletin* du 10 mai 1886 notamment, page 312, M. Pierre Kauffer faisait connaître que la frégate suédoise *Vanadis* emportait, sans fret, au Maroc divers produits suédois fabriqués pour l'exportation.

« J'apprends de Tanger, nous a écrit récemment M. Pierre Kauffer, que les produits commerciaux que portait la frégate *Vanadis* ont été exposés dans une espèce de musée commercial créé pour la circonstance. Ces marchandises ont trouvé un écoulement facile sur le marché du Maroc, et on annonce le départ de Suède pour le Maroc d'une nouvelle expédition commerciale. Les principaux produits seront: les objets en fer et en acier, les bois travaillés, meubles, allumettes de sûreté, bougies, charrues, pelles, instruments pour travailler la terre, papiers d'emballage, etc. »

Mouvement du port de Rio de Janeiro en 1886. — L'*Étoile du Sud* du 20 janvier 1887 publie de nombreux tableaux relatifs au mouvement maritime, commercial et financier de Rio de Janeiro en 1886.

Le mouvement maritime total du port de Rio de Janeiro en 1886 a été de 3,069,571 tonneaux.

L'exportation, en 1886, est évaluée à 201 millions de francs, parmi lesquels le café compte pour plus de 171 millions de francs.

Pour rédaction et extraits :
J. Gebelin.

Digitized by Google

OUVRAGES REÇUS PAR LA SOCIÉTÉ

(POUR LES OUVRAGES DONT ON DÉSIRE UN COMPTE RENDU, ENVOYER DEUX EXEMPLAIRES)

ARDOUIN-DUMAZET. *Quinze jours dans l'île d'Oleron.* Angoulême, librairie Coquemard, 1886, in-12, 108 pages.

M. Ardouin n'est pas un inconnu pour nos lecteurs. Membre correspondant de notre Société, il a publié dans notre *Bulletin,* il y a quelques années, une série d'articles justement remarqués sur les villes industrielles du nord de la France.

Aujourd'hui M. Ardouin, dans une petite, mais très intéressante brochure, nous invite à faire avec lui « un voyage d'exploration » dans l'île d'Oleron. Nous partons de Saujon sur la Seudre, nous traversons successivement le pays d'Arvert « aux montagnes qui marchent » ; La Tremblade, qui a des bains de mer sur la plage voisine, et dont les dunes sont revêtues de sombres forêts de pins; Marennes, autrefois si importante pour la récolte du sel, actuellement si renommée pour ses huîtres, les meilleures de l'Europe, et où l'on remarque une église dont la tour, haute de 85 mètres d'après M. Ardouin, de 78 mètres selon M. Élisée Reclus, servait autrefois de phare aux navires.

Nous arrivons ainsi à la pointe du Chapus où nous franchissons le détroit de Maumusson pour débarquer à Saint-Trojan, la solitude rêvée par les baigneurs que n'attirent point « les plages à la mode encombrées de baigneurs et de baigneuses, de voitures, de toilettes élégantes ou extravagantes ». Ce qui fait le charme de ce « calme coin de terre », c'est sa forêt de pins à l'abri desquels croissent les fuchsias et les rosiers roses; ce sont ses vignobles magnifiques; ce sont ses dunes dont la plus élevée a 32 mètres, et du haut de laquelle on jouit d'un magnifique panorama.

L'auteur nous promène ensuite dans l'intérieur de l'île; il nous montre les habitants, leurs usages et leurs costumes, la campagne avec ses différents aspects et ses cultures, les communes de quelque importance dont quelques-unes sont de véritables villes, et des villes qui ne manquent pas d'attrait. Le Château se présente fort aimablement avec un beau jardin, de petites rues proprettes et bien alignées, une citadelle d'un aspect pittoresque, une grande et belle place sur laquelle se trouve une très jolie fontaine dans le goût de la Renaissance. La ville de Saint-Pierre n'est pas moins belle à voir avec ses maisons coquettes à l'abord fleuri, sa belle et vaste place Gambetta, sa lanterne des Morts que M. Ardouin appelle un « pur bijou ». Saint-Georges, au milieu d'une belle campagne, bien cultivée et fort productive, possède une remarquable église romano-ogivale.

Digitized by Google

Quant à Saint-Denis, sa plus grande curiosité est le phare de Chassiron à trois kilomètres de la ville, sur la côte ouest. La description de la « Côte Sauvage » et de « la Cotinière » nous ramène à Maumusson, la plus grande curiosité de l'île.

M. Ardouin termine sa brochure par un chapitre consacré à la vigne. La culture des vignobles, qui ne gèlent jamais, avait rapidement enrichi cette île industrieuse. On a calculé, dit M. Élisée Reclus, que dans l'espace de quarante années, de 1836 à 1876, la valeur de la propriété s'est accrue de 21 millions de francs à 77 millions, presque du quadruple. Mais voilà que cette prospérité est aujourd'hui gravement compromise par le phylloxera. Il n'y aura bientôt plus de vignes dans l'île si les habitants ne sortent pas de leur indifférence pour lutter contre la « bête » et travailler activement à la reconstitution de leurs vignobles.

SARAZIN.

CHRONIQUE

Souscription Pascal Duprat. — Un Comité a été organisé à Hagetmau (Landes) pour ériger un monument à Pascal Duprat et recueillir des souscriptions. « Nous voulons, nous écrit le » Comité, honorer la mémoire du patriote ardent, de l'orateur » passionné, de l'homme qui s'est livré, durant sa vie entière, » à l'étude ardue de l'économie politique... Vous vous rappelez » sans doute cette longue et pénible campagne, entreprise en » 1879 par Pascal Duprat, pour la réforme de l'impôt sur les » boissons... » — Les membres du Comité rappellent l'accueil chaleureux que Pascal Duprat avait trouvé à Bordeaux et espèrent que les Bordelais seront heureux de s'unir à eux « pour » élever un monument à la mémoire de celui qui fut compatriote » et ami intime de l'immortel Frédéric Bastiat ».

Adresser les souscriptions à M. J.-B. Lafitte, trésorier du Comité, à Hagetmau (Landes).

Le comité de la souscription Pascal Duprat a fait hommage à notre Société de l'ouvrage suivant : *Pascal Duprat, sa vie, son œuvre* (Paris, Dentu, 1887, in-8°, avec portrait), par M. Toussaint Nigoul, ancien secrétaire du comité Lakanal dont Pascal Duprat fut le président.

Le Gérant : **J. MANÈS.**

Digitized by Google

MOUVEMENT COMMERCIAL DU PORT DE BORDEAUX

PENDANT LES DOUZE MOIS DE 1886.

IMPORTATIONS (COMMERCE GÉNÉRAL).		
Arachides et graines oléagineuses	19,332,341	kilog.
Bois communs — bruts ou équarris	11,100	les 0/00 k.
Bois communs — sciés	96,642	les 0/00 k.
Bois communs — merrains	15,379,248	pièces.
Bois exotiques	17,579,722	kilog.
Cacao	3,193,241	—
Café	5,443,593	—
Céréales (grains)	1,059,560	quintaux.
Coton en laine	69,596	kilog.
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs	13,126,496	litres.
Fer, fonte et acier	15,339,417	kilog.
Gommes pures exotiques	2,483,738	—
Guano	10,494	—
Guinées des Indes	602,610	pièces.
Houille crue ou carbonisée	4,389,069	quintaux.
Huiles fixes pures	1,708,594	kilog.
Indigo	79,590	—
Laines	822,570	—
Peaux et pelleteries brutes	23,596,751	—
Poissons salés	36,795,942	—
Riz en grains ou en paille	12,866,527	—
Sucres bruts	21,912,954	—
Tissus, passementerie et rubans de laine	246,315	—
Vanille	28,190	—
Viandes salées	1,897,168	—
Vins	180,516,666	litres.

EXPORTATIONS (COMMERCE GÉNÉRAL).		
Bois communs — bruts ou équarris	22,284	les 0/00 k.
Bois communs — sciés	1,670	les 0/00 k.
Café	2,098,150	kilog.
Céréales (grains et farine)	35,860	quintaux.
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs	10,332,744	litres.
Fer, fonte et acier	2,330,448	kilog.
Fruits de table secs, frais, tapés ou confits et fruits oléagineux	19,786,059	—
Gommes pures exotiques	1,268,260	—
Huiles fixes pures	6,845,406	—
Indigo	5,526	—
Laines	1,586,250	—
Légumes secs et leurs farines	942,366	—
Liège ouvré	464,188	—
Machines et mécaniques	472,123	francs.
Outils et ouvrages en métaux	2,891,803	kilog.
Peaux et pelleteries brutes	2,866,813	—
Peaux préparées et ouvrées	576,447	—
Poissons salés	11,317,499	—
Poteries, verres et cristaux	22,397,648	—
Résines indigènes	7,892,492	—
Riz en grains ou en paille	3,438,014	—
Sucres bruts et raffinés	3,726,806	—
Tartrates	3,892,400	—
Tissus, passementerie et rubans de laine	1,107,161	—
Tourteaux	6,712,447	—
Viandes salées	883,830	—
Vins	138,630,353	litres.

Digitized by Google

OBSERVATOIRE ASTRONOMIQUE DE BORDEAUX

(STATION DE FLOIRAC)

Observations météorologiques de Janvier 1887.

DATE	ÉTAT ATMOSPHÉRIQUE A 9 HEURES DU MATIN						TEMPÉRATURE	
	PRESSION	TEMPÉR.	HUMID.	CIEL	VENT	PLUIE	MINIMA	MAXIMA
	mm	°				mm	°	°
1	760,28	— 0,5	70	couvert.	N.-N.-E. faible.	0,0	— 1,0	0,8
2	59,31	— 3,8	70	nuageux.	N. faible.	0,0	— 3,6	— 0,4
3	59,93	— 4,6	95	peu nuageux.	S.-S.-E. t. faible.	0,0	— 6,4	— 0,3
4	44,35	2,3	89	couvert.	N.-N.-W. très faible.	5,2	— 2,1	8,6
5	37,82	9,9	97	couvert pluie.	W.-N.-W. modéré.	10,8	1,3	10,6
6	37,73	8,3	91	couvert pluie.	W.-S.-W. calme.	13,4	2,0	6,9
7	39,44	3,5	93	couvert pluie.	S.-W. t. faible.	16,9	2,6	7,4
8	37,99	3,3	93	couvert pluie.	W.-S.-W. calme.	12,2	2,2	6,5
9	45,70	3,1	88	couvert pluie.	S.-W. t. faible.	1,9	0,8	8,4
10	49,57	4,5	91	beau.	S.-W. calme.	2,2	1,7	9,5
11	57,00	0,4	92	nuageux.	E.-S.-E. faible.	0,2	— 2,1	6,1
12	60,78	2,4	71	nuageux.	E.-S.-E. faible.	0,0	— 0,6	9,6
13	60,38	3,8	79	presque couvert.	E.-S.-E. faible.	0,0	2,8	10,0
14	59,51	1,7	84	couvert.	N. faible.	0,0	0,9	4,3
15	55,31	0,1	89	nuageux.	N.-E. faible.	0,0	— 1,2	2,6
16	52,80	1,0	85	couvert.	N.-E. t. faible.	0,1	— 3,1	1,8
17	39,65	— 1,5	75	couvert neige.	N.-N.-E. faible.	0,0	— 3,1	0,9
18	59,10	2,1	96	couvert pluie.	E.-S.-E. t. faible.	5,0	— 0,8	10,6
19	65,69	10,6	96	couvert.	W.-N.-W. t. faible.	6,7	9,6	11,4
20	62,41	7,7	79	couvert.	W.-N.-W. modéré.	6,8	7,0	9,0
21	70,70	5,5	90	couvert.	N.-N.-E. faible.	3,8	4,4	6,5
22	70,34	3,4	90	couvert.	E.-S.-E. faible.	0,0	1,7	8,0
23	66,31	— 0,3	100	brouillard.	E.-N.-E. calme.	0,2	— 1,1	5,7
24	62,57	0,8	93	presque beau.	E.-S.-E. faible.	0,8	— 2,5	11,5
25	63,85	5,0	78	beau.	S.-E. faible.	0,0	1,5	11,1
26	64,58	6,6	81	presque beau.	E. faible.	0,0	2,1	12,7
27	64,58	6,7	79	nuageux.	S.-E. faible.	0,0	3,9	12,9
28	66,99	6,9	84	couvert.	E. très faible.	0,0	5,0	11,3
29	66,50	4,5	87	presque beau.	E. très faible.	0,0	1,6	9,9
30	63,83	6,1	85	presque beau.	S.-E. faible.	0,0	4,8	13,4
31	64,76	4,6	100	brouillard.	E.-S.-E. calme.	0,2	0,5	6,2

Bordeaux. — Imp. G. GOUNOUILHOU, rue Guiraude, 11.

Digitized by Google

L'ISLANDE [1]

CONFÉRENCE FAITE A LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE COMMERCIALE DE BORDEAUX

DANS SA SÉANCE PUBLIQUE ANNUELLE DU 24 JANVIER 1887.

MESDAMES, MESSIEURS,

C'est un grand honneur pour moi que d'être appelé à prendre la parole dans votre réunion annuelle, et je n'aurais pas osé assumer pareille tâche si M. Gauthiot, l'honorable et si dévoué secrétaire général de la Société de géographie commerciale de Paris, ne m'y avait fortement engagé en me disant que je trouverais ici cordialité et indulgence. L'habitude de la parole me fait défaut en effet et je n'ai à votre service qu'une immense bonne volonté pour vous dépeindre, vous faire connaître un pays presque inconnu des Français. Il s'agit de l'Islande, la Terre de glace, des Geysirs, des volcans; la terre étrange du feu sous la neige. J'y ai passé les mois de juillet, août et septembre 1886. M. le Ministre de l'instruction publique m'y avait envoyé pour compléter des recherches d'histoire naturelle; j'avais entre autres à rapporter un herbier complet des plantes qui croissent dans l'île désolée, des spécimens de la faune terrestre et maritime, principalement les crustacés de la côte, et aussi des échantillons de minéralogie.

La première partie de mon programme a été accomplie, je ne pense pas avoir oublié une seule famille. La seconde nécessiterait un deuxième voyage; je ne trouvai en arrivant ni dragues, ni chaluts, ni filets fins; de plus il faudrait être aidé, c'est-à-dire

(1) Cette conférence était accompagnée de nombreuses projections. Voir, page 163, le croquis de l'Islande dressé, pour l'explication de la conférence, par M. Lapierre, secrétaire de la Société de géographie commerciale de Bordeaux.

Digitized by Google

obtenir l'assistance des matelots de nos deux croiseurs de guerre le *Dupleix* et l'*Indre* qui, chaque année, viennent, en rade de Reykjavik, protéger et secourir nos trois mille pêcheurs d'Islande.

Quant à la minéralogie, il n'existe certainement pas de contrée plus intéressante au monde et où le géologue ait plus à travailler ; l'histoire des volcans, celle des éruptions de basalte, trachyte, obsidienne, etc., etc., présentent bien des points obscurs, malgré les études de Chancourtois. Il existe des montagnes de soufre, des mines de spath à double réfraction encore riches, des agates, de l'onyx, des calcédoines, etc...

Mais ce n'est point de ces recherches que j'ai à vous entretenir. Chemin faisant, je n'oubliai point que la Société de géographie de Paris m'avait admis au nombre de ses collaborateurs, je pris des notes sur tout ce que je pensai devoir intéresser la science dont on s'occupe particulièrement dans cette si utile et si importante assemblée ; ce sont ces sujets variés qui feront l'objet de la présente communication. Pour vous, Mesdames et Messieurs, qui appartenez à la Société de géographie commerciale de Bordeaux, je m'étendrai surtout sur les ressources commerciales de l'Ultima Thulé, ressources plus importantes qu'on ne pourrait le supposer au premier abord et dont seuls les Anglais profitent jusqu'ici.

Pour se faire une idée de l'étendue de l'Islande, le meilleur moyen est de procéder par comparaison, cela dit plus de choses à l'esprit que des chiffres purs : son territoire est égal à celui du Portugal, il est cinq fois plus considérable que celui de la Sicile et cinq fois seulement plus petit que celui de la France ; elle a 500 kilomètres de longueur de l'est à l'ouest et 300 de largeur du nord au sud. Sa population actuelle est de 72,000 habitants.

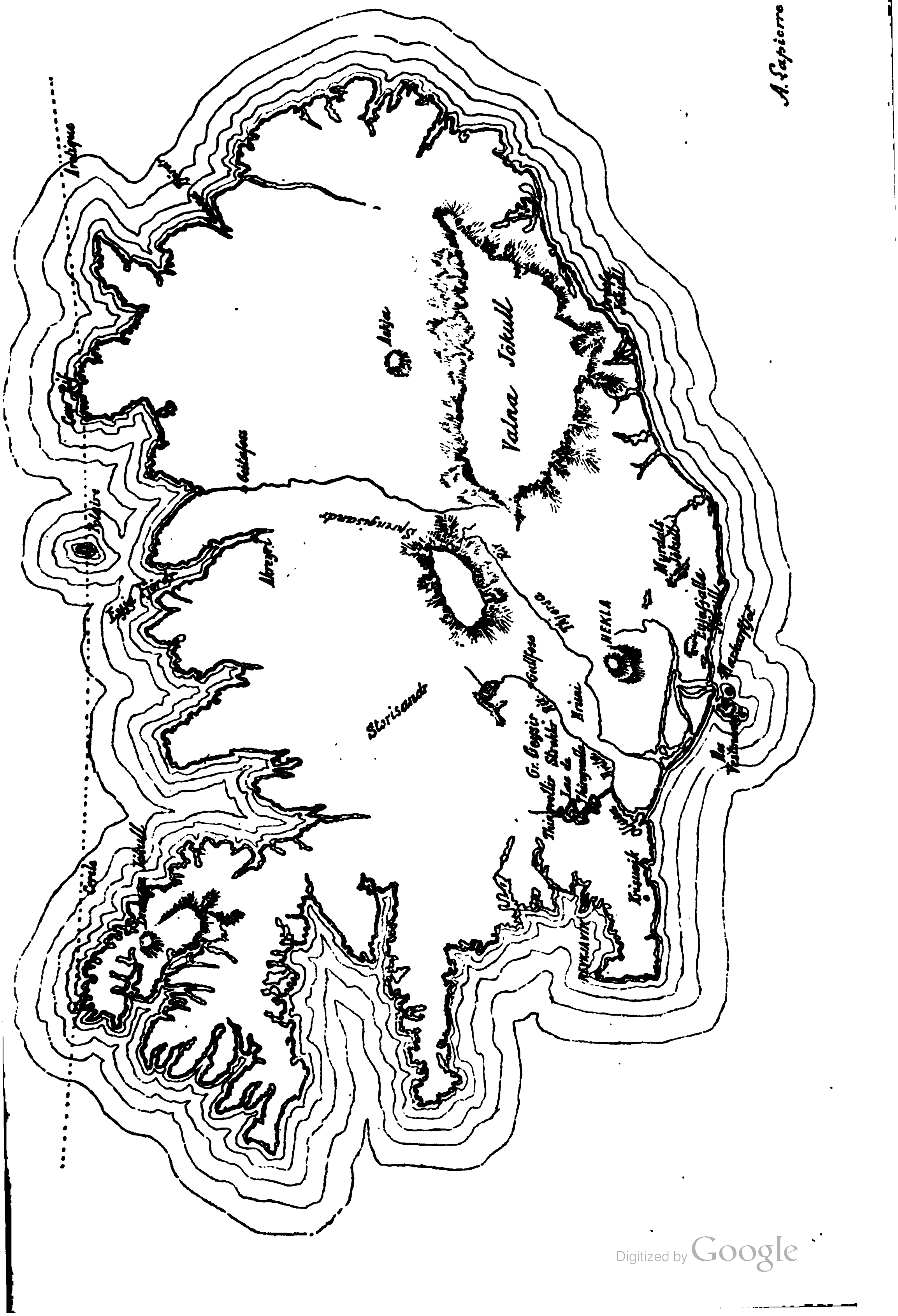
D'après Marmier, à la voir dessinée avec son innombrable quantité de baies, de fissures, de crevasses, on dirait un lambeau d'étoffe presque carré, usé, déchiqueté, effrangé sur ses bords. Cette comparaison n'est vraie toutefois que pour l'ouest, le nord et l'est, car la côte sud n'est pas du tout laciniée.

Ce littoral méridional est un des plus dangereux du monde ; sur une étendue de plus de cent lieues, il n'offre pas le moindre

Digitized by Google

ISLANDE

CROQUIS POUR EXPLIQUER LA CONFÉRENCE DE M. LE Dr LABONNE



fjord, pas la moindre baie où les navires, même petits, soient susceptibles de trouver un refuge. Aussi les épaves jonchent-elles littéralement cette rive inhospitalière. De loin en loin mon guide me faisait mettre pied à terre, pour me montrer là une barque démontée, ailleurs quelques croix de bois flotté qui marquaient la place où de nombreux Français de Dunkerque ou de Paimpol sont enterrés dans le sable. Il y a bien un règlement qui s'oppose à ce que les pêcheurs d'Islande partent d'aussi bonne heure; si, en effet, ils n'abordaient ici qu'en juin, les tourmentes sont rares et presque sans danger; mais jamais l'autorité maritime n'a pu faire observer cette loi de prudence.

L'inactivité d'un long hiver leur pèse; l'espoir d'une meilleure pêche, s'ils arrivent les premiers, l'amour-propre de montrer la route aux autres moins hardis les excitent, et voilà comment, certains printemps, nous avons plus de cent morts à enregistrer.

Ils sont venus terminer là leur pénible existence, comme le héros du beau livre de Pierre Loti, au sein de leur rude et grande fiancée la Mer; c'est elle qui a recueilli leur dernier et âpre soupir, c'est elle qui a présidé aux funérailles en venant les déposer sous le sable de ses grèves meurtrières!

Quand on approche de cette côte et qu'on commence à distinguer les montagnes, on jurerait la chaîne des Alpes surgissant au milieu de l'Océan. C'est d'abord l'Oræfa Jökull, l'un des plus terribles volcans de l'Islande, et dont personne n'a encore fait l'ascension jusqu'à aujourd'hui. Signalons-le en passant aux glaciéristes qui aiment à gravir les pics inexplorés, puis le Myrdals Jökull et l'Eyafjalla Jökull qui circonscrivent la merveilleuse vallée de Thörsmörk que nous avons eu la chance de pouvoir explorer et que nous décrirons bientôt.

Le littoral des trois autres côtes est au contraire, comme vous le voyez sur la projection de la carte, pénétré par de nombreux fjords qui s'avancent très profondément dans l'intérieur des terres.

Deux langues de sol arrondies se projettent au nord : l'une est la presqu'île de Dranga Jökull, peu explorée et hantée par de nombreux renards bleus; l'autre, désignée sous le nom de

Digitized by Google

cap Rif, touche le cercle arctique; c'est le point le plus élevé de l'île, *le véritable cap Nord*.

On a comparé ces deux presqu'îles à deux bastions que l'on dirait placés là pour briser le choc des glaces de la banquise et l'effort des vagues de l'océan Glacial.

Selon Paijkull, géologue suédois, qui a consacré à l'Islande plus de dix années d'exploration, c'est à l'action des glaciers que ce pays doit sa configuration actuelle et sa surface inégale et déchiquetée; là où existent aujourd'hui des fjords, il y avait jadis une couche de terre continue que la glace a labourée; de même, et toujours d'après cet auteur, c'est l'érosion des glaciers qui a produit des ondulations et des collines sur les strates de lave primitivement déposées en couches d'une épaisseur uniforme. Nous savons que cette théorie est maintenant battue en brèche et que l'action d'un glacier sur la roche sous-jacente ne se traduit pas par des effets aussi puissants.

Cette grande tache blanche que je vous montre là, c'est le plus considérable de tous les glaciers, le Vatna Jökull; il occupe une superficie de plusieurs centaines de lieues carrées, recouvre près de la dixième partie de l'Islande et menace de stériliser à la longue l'île tout entière, s'il continue sa marche envahissante. Un jeune Anglais, étudiant en droit, M. Vatts, s'est rendu célèbre en le traversant pendant l'été de 1875; il mit quinze jours pour accomplir cet exploit et faillit mourir de froid, faute d'une suffisante quantité d'alcool à brûler, et de faim aussi. Merlatti et Succi rendraient service aux explorateurs en leur faisant connaître le merveilleux procédé pour vivre sans manger.

Pour en finir avec la description, constatons seulement que tous les volcans de la Terre de glace, sauf l'Hékla, s'échelonnent sur une même ligne de fracture qui part de Reykjavik, au sud-ouest, pour aboutir au Vopna Fjördr, au nord-est.

Ceci dit, nous allons voyager ensemble, si vous le voulez bien; les projections, faites d'après les photographies que j'ai prises en Islande, nous aideront à bien nous représenter tous les endroits parcourus.

Mon voyage se divise en deux parties et vous pouvez en suivre

Digitized by Google

le tracé marqué en noir sur la carte; nous irons d'abord de Reykjavik à la vallée de Thörsmörk, sur les confins de ces beaux glaciers-là; puis nous reviendrons à la capitale en passant par l'Hékla dont nous ferons l'ascension, les Geysirs qui nous offriront une éruption, le lac de Thingvalla sur les bords duquel se sont déroulés tous les faits saillants de l'histoire islandaise. Notre deuxième excursion comprendra la traversée totale de l'île du sud au nord : nous irons de Reykjavik à Akreyri, sur l'Eyja Fjördr, en traversant un immense désert, le Storisandr; puis nous reviendrons, toujours par la voie de terre et à cheval, le long des côtes nord et ouest.

A tout seigneur, tout honneur! Commençons d'abord par Reykjavik. C'est actuellement une capitale de 3,000 habitants; comme il n'y en avait que 600 en 1835, lors du voyage de la corvette *la Recherche*, vous voyez que sa population a considérablement augmenté, comme aussi ses progrès.

Ce serait une erreur de croire qu'il n'y a là qu'une misérable agglomération de huttes de pêcheurs; les maisons, pour être en bois, n'en ont pas moins bon aspect, sont parfois à deux étages et souvent meublées à la danoise, avec assez de confort. Voici du reste une vue d'ensemble de Reykjavik.

Les monuments laissent cependant à désirer; il n'y en a véritablement qu'un seul, c'est une petite statue de bronze représentant Bertel Thorwaldsen, son marteau de sculpteur à la main. Cette statue s'élève sur la principale place de Reykjavik : c'est une pelouse verte qui pourrait être qualifiée de square, si les arbres daignaient pousser ici.

Cette maison noire que vous distinguez en arrière de la statue, c'est le désespoir des habitants; elle appartient à la France. Nous avons là un magasin de réparation pour les filets et un dépôt de vivres pour les patrons de barque français qui se trouveraient pris au dépourvu. Mais tandis que tout s'embellit, que les autres cases se teignent en riantes couleurs, rouge, vert, bleu, nous seuls restons immuablement noir de goudron. Aussi n'ai-je jamais pu passer devant cette construction, sans que les Islandais avec lesquels je me promenais me dissent : « Cette

Digitized by Google

baraque noire est une honte pour notre capitale! » Je leur ai promis de le dire quand je rentrerais en France; vous voyez que je tiens ma parole. Puisse cette conférence avoir de l'écho et transformer en rose ce noir goudron qui les déshonore.

Il m'est arrivé de surprendre quelques personnes en leur affirmant que Thorwaldsen, cet incomparable génie, était Islandais. Pendant fort longtemps, en effet, on l'a cru Danois, et cela parce que les Danois se sont efforcés de le laisser croire à l'univers; les Allemands ont également revendiqué, pour le grand sculpteur, une origine tudesque, mais il est bien démontré aujourd'hui que Thorwaldsen naquit en mer de parents islandais, dans un voyage entre l'île et la métropole.

Cet autre bâtiment massif et sans aucune prétention architecturale, c'est le palais du gouverneur général de la Terre de glace. Ce grand mât, que vous voyez dressé devant la maison, sert à hisser les pavillons pour saluer les navires étrangers. On ne tire jamais le canon, de peur d'effrayer l'oiseau précieux qui nous fournit son duvet, l'*édredon;* les eiders pourraient en effet gagner le large. On ne le tire plus aussi, je vous le dis tout bas, pour l'excellente raison que donna à son seigneur le bailli si connu : il n'avait pas employé le canon pour dix-sept raisons dont la première était de n'avoir jamais eu de canon, ce qui naturellement le dispensait de donner les seize autres. L'édredon vaut actuellement 15 francs la livre en Islande; sa valeur commerciale à Paris est de 80 francs le kilogramme. Vous voyez quel bénéfice peut réaliser un armateur qui se déciderait à faire un tour aux principaux ports de l'Ultima Thulé. Les œufs d'eider sont un mets assez délicat, que l'on est sûr de trouver, comme entrée, sur la table des fermiers de la côte.

Le gouverneur actuel est un homme charmant et fort affable qui mit gracieusement à ma disposition toutes les recommandations dont je pouvais avoir besoin pour mes recherches. Quand j'allai le voir, aucune sentinelle ne montait la garde à sa porte et ce fut lui-même qui vint ouvrir. Il n'y a du reste que deux policemen pour représenter l'autorité, et leurs gourdins sont

Digitized by Google

suffisants pour maintenir l'ordre chez une population naturellement honnête et douce.

Faisant face à la statue de Thorwaldsen se dresse un vaste édifice en pierres noires : c'est le palais de l'Althing, la chambre des députés, l'orgueil des habitants. Il est surmonté d'un paratonnerre contre les orages qui ici, remarquons-le en passant, n'éclatent qu'en hiver; il est aussi agrémenté d'écussons représentant divers animaux et porte au-dessus de l'entrée principale une sculpture du fameux Faucon blanc d'Islande. Le Faucon blanc sur fond bleu, c'est le drapeau de l'île. Comme l'autonomie est en ce moment à l'ordre du jour, que les Islandais demandent à s'affranchir complètement du gouvernement danois, permettez-moi de vous dire, aussi brièvement que le comporte une conférence de géographie, comment fonctionne actuellement le pouvoir dans cette colonie. La puissance législative est entre les mains du roi de Danemark et de l'assemblée nationale (Althing), mais le pouvoir exécutif n'appartient qu'au roi seul, et c'est là l'objet des revendications actuelles. Le roi nomme un gouverneur pour l'île, ses attributions sont définies par la cour. L'Althing, qui se réunit une fois tous les deux ans, se compose de trente membres élus directement par le peuple et de six autres nommés par le roi. Comme chez nous, il y a aussi un Sénat composé de douze membres, dont six nommés par le roi et six élus par l'assemblée nationale. Comme on était en session, quand j'étais dans la capitale, ni plus ni moins que Paris en temps d'élection, Reykjavik était en ébullition et divisé en deux camps.

Quand nous aurons dit maintenant que la capitale possède une petite église, ou mieux chapelle, que ses habitants décorent pompeusement du nom de cathédrale, et une tour construite pour un observatoire qui ne peut fonctionner parce que, bâti sur une roche ferrugineuse, il affole les boussoles, nous aurons passé en revue toutes les splendeurs de la ville.

Maintenant, avant de partir, avant de quitter la capitale civilisée, nous allons procéder par ordre et vous présenter tout d'abord le guide et la monture.

Digitized by Google

Vous voyez Gudmunsen Thorgrimundr que j'ai photographié devant sa maison; ce n'est pas, comme on aurait pu le croire au premier abord, un indigène hirsute et couvert de peaux de phoque, mais un véritable gentleman habillé à la française; ses cheveux rouges abritent du reste un cerveau assez cultivé. Il parle l'anglais comme un habitant du Royaume-Uni, quelque peu le français, et n'est pas sans avoir une petite teinture du grec et du latin. Durant l'hiver, il est instituteur, et, pendant l'été, il parfait son modeste traitement en servant d'interprète aux quelques rares voyageurs que des études ou la simple curiosité poussent à venir visiter la Terre de glace.

Ici les rivières sans pont, les marais, les déserts de sable, les plaines de cendre, les laves, la longueur des étapes et mille autres obstacles rendent tout voyage pédestre absolument impossible; il faut donc une monture très spéciale, le pays la possède, c'est le poney. Ce merveilleux petit cheval est à l'Islandais ce que le chameau est à l'Arabe, le chien aux Esquimaux, le renne au Lapon, la mule au montagnard; le jour où le poney disparaîtrait de l'Ultima Thulé, l'Islandais n'aurait plus lui aussi qu'à plier bagage et qu'à émigrer.

Comme il me serait impossible d'improviser une louange digne de cet animal, voulez-vous me permettre de vous lire, en l'abrégeant, une lettre que je publiai dans le *Temps* et dans l'*Illustration*?

« D'une race particulière venue de Scandinavie, le poney » islandais est une robuste petite bête, haute généralement de » 1m20 à 1m50, à robe couleur café au lait, le plus souvent; il est » solidement bâti et dur à la fatigue, ses ossements sont gros, » son pied d'une sûreté absolue. Il porte facilement 100 kilo- » grammes et fait, avec cette charge, jusqu'à trente lieues de » France dans la même journée. Parti, à huit heures du matin, » pour traverser le désert du Sprengisandr, je suis arrivé à » deux heures, le lendemain au plus prochain *bær* en ne » permettant à mes huit poneys que de brouter pendant deux » heures. Le jour suivant, ils ne paraissaient pas fatigués et » fournirent encore une traite assez longue. La transpiration

Digitized by Google

» faible chez ces animaux (rarement nous les avons vus cou-
» verts de sueur), l'absence de poussière et la température
» froide de l'Islande, à défaut de nourriture fortifiante, puis-
» qu'ils ne mangent jamais ni son ni avoine, sont sans doute
» les raisons pour lesquelles les chevaux de ce pays peuvent faire,
» plusieurs jours de suite, pareilles étapes sans se reposer.

» Dans les temps de disette de fourrages, non seulement ils
» n'ont pas de foin, mais ils sont contraints de se nourrir de la
» chair cuite de leurs semblables ou de morue pilée, mélangée
» à quelques brins d'herbe. Il n'est pas possible de trouver plus
» de sagacité dans un animal que dans ces poneys. Nous avons
» passé, ces jours derniers, pendant les deux heures de nuit (car
» auparavant nous avions le jour perpétuel) au milieu des neiges,
» des pluies et des ouragans, par les sentiers les plus tortueux
» et les plus ravinés des montagnes, des rochers et des blocs
» volcaniques sans que je leur aie vu faire une chute. Lorsqu'on
» s'égare et qu'on ne sait plus à quel saint se vouer, pour
» retrouver un gîte, on n'a qu'à lâcher la bride et à se laisser
» conduire, on peut être certain d'être ramené à un refuge
» hospitalier. S'ils arrivent près d'un endroit marécageux, d'une
» fondrière, ils s'arrêtent d'abord et flairent le terrain, comme
» s'ils voulaient le sonder ; s'ils reculent, c'est qu'il y a danger
» certain de s'embourber, auquel cas les plus forts coups de
» fouet ne les forceraient pas d'y entrer. Je ne leur connais
» qu'un défaut, c'est la répugnance absolue, invincible, qu'ils
» ont à marcher seuls, loin de leurs compagnons. S'il m'arrivait
» par hasard de rester en arrière, j'étais averti de la disparition
» de mon guide au tournant de la colline par un hennissement
» douloureusement plaintif que poussait ma bonne petite bête
» qui, au galop, s'élançait pour retrouver la caravane. »

Et puisque nous en sommes sur le chapitre des chevaux, veut-on me laisser développer une réflexion qui est tout à fait à sa place devant une société de géographie commerciale ?

Pourquoi les Islandais ne connaissent-ils la France que par des navires de guerre et jamais par des vapeurs de commerce ?

Les Anglais envoient quatre fois par an le *Camoëns*, steamer

Digitized by Google

d'Édimbourg, qui, à chaque voyage, ramène un millier de poneys, achetés 60 francs environ vers la fin de la saison et revendus couramment 200, souvent 300 francs en Écosse où ils servent à l'extraction des produits des mines ou d'agrément dans les parcs. Je prédis à tout armateur qui voudra faire la même chose en partant d'un de nos ports, de Bordeaux, ou de Nantes, ou de Dunkerque, une fortune assurée.

On pourrait alléguer que ces chevaux perdent peut-être leurs qualités quand ils sont transplantés, mais l'expérience a été faite et il n'en est rien; parvenus en Écosse et nourris par le seul regain des prairies, ils prennent vite de la force et un embonpoint remarquable. Conçoit-on un cheval pour 100 francs conduit à domicile en France et qui ne demande qu'un peu d'herbe en fait de nourriture? On pourrait du reste compléter la cargaison avec des moutons, de la laine, de l'édredon. Comparativement, l'Islande est le pays le plus riche en moutons, plus de 400,000.

Mais ne nous attardons pas en route et partons. Mentionnons tout d'abord notre première étape Krisuvok, parce que c'est une solfatare célèbre et d'une immense étendue.

La contrée qui se déroulait alors devant nous offrait partout les traces d'un violent bouleversement par les feux souterrains et se distinguait aisément de loin, tant par les émanations sulfureuses qui nous arrivaient que par les nuages de fumée blanche qui sortaient du flanc de ces montagnes intérieurement en ignition. Sur ce terrain, il ne faut avancer qu'avec précaution, à cause des nombreuses crevasses d'où s'échappent de la vapeur d'eau brûlante et de l'acide sulfureux, et aussi des nombreuses chaudières naturelles de bouillie de soufre, dans lesquelles on pourrait d'autant plus facilement tomber que le terrain qui les borde est absolument mouvant et friable. Le soufre existe là en quantité considérable, il y en a des collines entières et l'on pourrait peut-être le conduire jusqu'à la mer, qui n'est pas loin, au moyen d'un chemin de fer Decauville. Quoi qu'il en soit, cette immense et noire montagne qui fume sous la neige, cette eau qui bouillonne tumultueusement, ces vapeurs sulfureuses qui s'échappent en sifflant pour venir planer ensuite au-dessus

Digitized by Google

d'une contrée disloquée, tourmentée, ravinée au possible, forment un tableau d'une sauvagerie et d'une horreur telles, que les maîtres de la peinture italienne n'ont pas créé plus sinistre ni plus lugubre quand ils ont fait l'enfer.

Le lendemain nous couchions dans une ferme, habitation d'un pêcheur, et comme le temps était favorable, je photographiai toute la famille que je vais vous présenter.

J'appellerai surtout votre attention sur les deux grandes jeunes filles qui, fait assez rare en Islande, soit dit sans médisance, n'étaient pas trop mal. La caractéristique de leur costume, c'est la coiffure appelée *hufa*; c'est un petit morceau rond de drap noir tout plat, fixé sur les cheveux avec des épingles; de cette calotte descend, comme vous le voyez, un long gland de soie noire étranglé à sa naissance dans un petit cylindre d'argent ou d'or et laissant éparpiller ses fils terminaux sur l'épaule. Le reste de l'habillement se compose d'une jupe, d'un tablier de couleur et d'un corsage de velours noir qui, s'ouvrant au milieu de la poitrine, laisse entrevoir une belle chemise blanche brodée. Dans les grandes cérémonies, le *faldr* remplace la *hufa*. C'est un casque dont le bord antérieur brodé d'or s'applique sur le front, tandis que le sommet recourbé laisse flotter sur le dos un beau voile de mousseline blanche. L'aspect de cette dernière coiffure de fête donne au visage féminin une expression assez imposante.

Pendant que nous avons cette projection, nous pouvons en profiter pour faire la description des habitations et des mœurs islandaises. A quelle désignation répond d'abord exactement le mot Bær? *Bær* veut dire *hameau, ferme* ou *métairie*. Le plus souvent, comme au temps des patriarches, c'est la demeure d'un propriétaire avec les logements des domestiques réunis. Tel est celui que vous voyez. C'est une habitation basse, munie d'une seule porte d'entrée et de trois petites lucarnes, avec une toiture de tourbe sur laquelle poussaient en abondance les renoncules, les marguerites et les thlaspis; les murs étaient également faits de gazon verdoyant, mais les mottes de terre alternaient avec des blocs de basalte ou de trachyte non cimentés.

Digitized by Google

De loin on croirait voir de véritables tumuli, ou de grosses taupinières émergeant de la plaine, et n'était la fumée qui sort presque continuellement du fourneau central, rien ne révélerait à l'œil la présence d'une maison.

Ces constructions sont du reste admirablement appropriées au climat; ni la pluie, ni l'ouragan, ni les tremblements de terre n'ont de prise contre de pareilles murailles; de plus, la température reste constante, puisque avec une pareille toiture l'on a presque réuni les conditions d'une cave. Combattre le froid, même au risque de raréfier l'air respirable jusqu'à l'asphyxie, tel est le grand problème que cherche toujours à résoudre l'Islandais.

Comme nous eûmes alors quelques journées relativement chaudes avec un air parfaitement calme, le phénomène du *mirage* se produisit fréquemment et dans toute sa pureté. Mais, chose curieuse, tandis qu'en Algérie ce sont des lacs immenses scintillant au soleil qui s'offrent, comme par dérision, à la vue du voyageur altéré, ici, dans un pays absolument dépourvu d'arbres, ce sont précisément des forêts que l'on aperçoit!

C'est, dit-on, grâce à ces effets de réfraction que certaines terres sont souvent visibles au delà du champ de vue et que l'on peut parfois entrevoir la côte orientale du Grönland, du haut des montagnes de l'Islande.

Pour gagner maintenant Thörsmörk *(bois du Dieu Thor)*, nous avons deux grands fleuves à traverser : la Thjorsa et le Markarfljot, qui sont excellents à prendre comme exemple pour donner une idée du passage des rivières; car, pour le premier, nous avons un bac, et le second est précisément un de ces dangereux torrents qui, trente ou quarante fois, c'est-à-dire autant qu'ils forment de bras ou de méandres, doivent se franchir à cheval, et comme maintes fois ce dernier a de l'eau jusqu'au cou, le cavalier ne manque pas d'en avoir lui-même jusqu'à la ceinture et à la température de 0 degré.

C'est toujours une scène pittoresque et émouvante que la

Digitized by Google

traversée de pareils rapides. Les poneys, une fois dessellés et débarrassés de leurs charges, sont contraints de se jeter à la nage à force de coups et de cris, les chiens leur mordent les jambes et joignent leurs aboiements rauques aux vociférations des hommes; puis on fait pleuvoir sur leur dos une grêle de projectiles pour les exciter à gagner la rive opposée. Ce n'est jamais sans quelque appréhension que l'on voit ces pauvres bêtes lutter contre le courant et s'épuiser d'efforts contre l'onde écumante.

On ne voit plus au-dessus de l'eau que leurs jolies têtes, leurs grands yeux, leur crinière flottante et de leurs narines soulevées au-dessus du flot sort une expiration si bruyante que le capitaine Burton compare ce ronflement sonore au bruit que font les jeunes hippopotames dans les rivières du centre de l'Afrique. Débarqués sur l'autre rive, leur premier soin est de courir à droite et à gauche, souvent jusqu'à plusieurs kilomètres. On dirait qu'ils savent parfaitement qu'ils peuvent se permettre cette licence, puisque la rivière est interposée entre eux et leur conducteur. Aussi chaque expérience de bac islandais prend au moins une heure.

Après le passage, nous fûmes témoins d'une scène non moins animée, qui ne manqua pas non plus d'exciter vivement notre curiosité. En arrivant près de l'embouchure, nous surprîmes une cinquantaine de phoques qui, à notre approche, se laissèrent simplement glisser dans l'eau. Ils remontent pour aller manger le saumon. Les indigènes leur font la chasse pour leur peau dont ils se servent pour se confectionner des mocassins, qui sont la chaussure nationale à l'usage des deux sexes.

Quant au Markarfljot, c'est un fleuve immense qui recouvre tout le fond de la vallée, et comme personne ne demeure au delà, que la curiosité seule peut exciter à le franchir, il n'y a naturellement pas de bac, si bien que bon gré, mal gré, il faut traverser à cheval ses multiples canaux. Le lit est de plus encombré de blocs volcaniques sur lesquels buttent les chevaux, qui ne peuvent pas voir où ils mettent le pied, à cause de la couleur blanche des eaux limoneuses.

Digitized by Google

Vingt fois au moins, Gudmunsen, qui montait un cheval exceptionnellement fort, s'engageait, et était obligé de rebrousser chemin devant la fureur et la profondeur du torrent; il n'était pas du reste très au courant du déplacement annuel des gués. Heureusement, véritable bonne fortune de roman, arriva une caravane d'habitants de Reykjavik, qui, comme nous, avaient envie de visiter l'Islande alpestre, car, sans cette heureuse rencontre, nous courions grand risque ou de ne pas passer ou de payer cher l'ignorance de mon cicerone. Ils étaient accompagnés d'un guide *local* qui, après quelques tâtonnements, parvint à trouver un endroit praticable; nous n'eûmes alors qu'à suivre la voie qu'il nous avait indiquée et déjà je me voyais sauvé, quand mon satané poney fit un faux pas, ce qui diminua sa taille de beaucoup et me plongea dans l'eau glacée jusqu'à la ceinture. Aussi, quand nous eûmes fini de traverser les quarante bras du fleuve, avions-nous les pieds que devaient avoir les grenadiers de la retraite de Russie. Telle est cependant la salubrité de ce climat, et si complète l'absence de microbes, que jamais nous n'avons pris le moindre rhume ni le moindre malaise, malgré d'aussi brusques transitions.

Ce qui n'est guère fait pour vous encourager dans ces mauvaises passes-là, c'est que, par une association d'idées toute naturelle, il se trouve toujours quelqu'un pour vous raconter qu'à *pareil endroit* il a vu noyer son père, son frère, etc., l'année ou quelques années avant. Ce n'est pas qu'il y ait danger de perdre pied si l'on venait à tomber, ces torrents ne sont jamais assez creux pour cela, mais l'on ne pourrait pas se relever, paraît-il, et l'on serait broyé contre les pierres.

Mais que ne braverait-on pas pour les merveilles qui nous attendaient de l'autre côté de la rivière! Ces grands *jökulls* ou glaciers du haut desquels descendent des milliers de cascades sont bien plus majestueux que les mers de glace de Grindelwald et de Chamonix. Ce qui donne une beauté étrange à ce site unique au monde, c'est que l'on pressent le volcan dormant sous ces éblouissantes carapaces de glace, qu'on devine le feu sous la neige en voyant ces escarpements de basaltes, de

Digitized by Google

trachytes et de laves qui percent la nue de leurs prismes en tuyaux d'orgue. C'est au milieu de ces majestueux ravins que je trouvai un petit entonnoir volcanique si bien abrité contre les fureurs de l'aquilon polaire, qu'une flore assez riche a pu y élire domicile. Ce fut là que je constituai une grande partie de mon herbier.

De Thörsmörk à l'Hékla il n'y a pas loin; en route donc pour l'ascension de ce volcan célèbre entre tous, quoique ce ne soit qu'une célébrité un peu usurpée. Il existe, en effet, en Islande d'autres volcans autrement terribles : l'Askja, par exemple, qui a un cratère de prodigieuses dimensions et qui, tout récemment, en 1875, recouvrit plus de 3,000 milles carrés de prairies d'une couche de lave et de cendres de plusieurs pieds d'épaisseur. Mais, comme aller en Islande et ne pas gravir l'Hékla serait un véritable non-sens, nous nous décidâmes pour l'Hékla.

A six heures du matin, guide, groom et moi nous étions, le 14 juillet 1886, sur pied et armés de bien curieux *alpenstocks*. Pour ma part, j'étais appuyé sur un manche à balai que la gracieuse fille du fermier avait défait à mon intention. Après trois heures et demie de marche, nous atteignions la région des neiges, et l'ascension commença à devenir assez pénible, parce que nous nous enfoncions jusqu'aux genoux dans la boue formée par le dégel. Une heure durant, les champs de neige succèdent si bien aux champs de neige, que l'on finit par désespérer d'en voir jamais la fin.

Pour comble, à l'altitude de mille mètres, il descendit sur les montagnes un brouillard blanc de lait si opaque, que, marchant le dernier, je n'apercevais qu'à peine le guide. Je finis cependant par le rejoindre et il m'annonça, non sans un certain contentement intérieur, qu'il dissimulait mal, que nous ne devions pas aller plus loin, que nous ne verrions rien, que nous allions nous perdre; bref, j'oserai risquer l'opinion qu'il devait être ravi que ce nuage lui donnât l'occasion d'éviter une fatigue supplémentaire. Aussi, quel ne fut pas son désappointement quand je lui criai : « Jamais de la vie! *impossible* n'est pas français, montons toujours, le vent du nord peut chasser la nuée. » Et,

Digitized by Google

juste récompense de mon opiniâtreté, cela advint mieux que je n'eusse osé l'espérer.

Peu à peu l'atmosphère, débarrassée de son voile opaque, devint limpide, et nous pûmes jouir d'un spectacle que nous n'avons partagé qu'avec la célèbre voyageuse Ida Pfeiffer et Forbes, si nous avons bien lu les comptes rendus de toutes les expéditions antérieures.

Au nord-ouest, on apercevait la vallée fumante où se trouvent les Geysirs; au nord, les dômes violacés et brillants des glaciers inexplorés; au sud, l'Océan azuré avec les centaines de cours d'eau qui s'y rendent et que nous distinguions comme sur une carte de géographie, les îles Vestmann, à vingt lieues françaises de distance; le tout formait un panorama d'une incomparable grandeur, et que je revois toujours quand je refais mon voyage en pensée.

Les livres n'étant pas d'accord sur l'altitude exacte du cratère terminal, nous avions mission de rapporter cette donnée géographique. Avec un bon baromètre de chez Dutrou, vérifié au départ sous la machine pneumatique et à l'observatoire de Montsouris, observé avec toute la rigueur possible, nous pouvons affirmer que le plus haut sommet du volcan est situé à 1,553 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Le soir nous revînmes coucher au plus prochain *bær,* celui de Hruni, qui va également reposer l'attention que vous voulez bien me prêter.

A droite l'église, en avant le cimetière où chacun n'est représenté que par des mottes de gazon, sans croix ni monuments d'aucune sorte; à gauche le presbytère, qui est en même temps une ferme. Le propriétaire actuel a soixante-quinze ans et est le frère d'un Islandais que Paul Gaimard avait adopté et ramené en France lors du voyage de la *Recherche.* Cet homme nommé Gudmundur Sivertsen devint médecin militaire, mais se tua à Naples en se précipitant d'un quatrième étage, dans un accès de nostalgie assez fréquent chez les habitants de la Terre de glace qui émigrent sur le continent.

Rien ne saurait peindre la joie du voyageur quand, après une

Digitized by Google

longue journée de marche, il aperçoit, s'élevant sur la plaine, plusieurs nuages qui jaillissent du sein de la terre; ces nuages, qui de loin ressemblent à la fumée d'un vaste incendie, lui annoncent qu'il approche de la célèbre vallée des Geysirs, but ardemment désiré d'une pénible exploration. Aussi jouâmes-nous fiévreusement de la cravache pour faire presser le pas aux poneys qui commençaient à donner des signes non équivoques d'une grande lassitude.

Nous arrivâmes ainsi, vers dix heures du soir, à un *bær* qui vient d'être récemment construit, tout près de ces merveilleuses curiosités naturelles, et nous nous disposions à prendre notre dîner quand mon brave Thorgrimundr s'écria : « Doctò, an eruption ! » Cette interjection produisit sur moi un effet magique, et escaladant, au risque de me rompre les os, le mur de tourbe qui entourait la hutte, je ne mis pas plus de trois minutes pour arriver jusqu'au bord du grand bassin. Une puissante colonne d'eau, aussi large que l'orifice, jaillissait alors dans les airs avec d'effroyables sifflements, tandis que le sol tremblait sous nos pieds et qu'un bruit formidable semblait sourdre des entrailles de la vallée fumante.

La gerbe montait, puis descendait, et il y eut de la sorte six ascensions et six chutes consécutives qui jouèrent environ cinq minutes; après quoi vint, comme dans nos feux d'artifice, un bouquet, c'est-à-dire une colonne qui monta jusqu'à 33 mètres environ (chiffre donné par différents auteurs), puis tout rentra dans l'ordre. Quand la vapeur à odeur légèrement sulfureuse qui nous enveloppait eut été chassée par le vent, nous gravîmes le monticule de silice qui entoure le tube, et nous pûmes plonger le regard jusque dans la cavité des puits. Le Geysir s'était si bien épuisé sous l'effort de ses projections successives qu'il était absolument vide, et il fallait regarder tout au fond, tout au fond, pour apercevoir le liquide bleuâtre en ébullition. Ce n'est, en effet, que graduellement que l'on voit par la suite l'eau s'élever de nouveau et venir affluer à la surface libre du canal.

Le grand Geysir est assez inconstant dans son jeu à l'heure actuelle; beaucoup d'explorateurs ont dû coucher une semaine

Digitized by Google

sur ses bords pour assister à une éruption. Mais heureusement, à quelques pas du Geysir roi en existe un autre dont on peut à volonté provoquer les éruptions. Je veux parler du Strokkr, qui n'a besoin pour jaillir que d'une dose convenable de carrés de gazon. Un fermier des environs a même trouvé le moyen de se faire des rentes avec ce *monsieur* irritable : prétendant que la terre du voisinage lui appartient, il réclame quatre ou cinq francs pour chaque éruption provoquée. C'est un orifice circulaire qui ne s'est point créé un cône d'entourage comme le grand Geysir et qui annonce si peu sa présence qu'un myope courrait grand risque d'y tomber. C'est ce qui arriva à un poney du savant Mackensie; fidèle à ses habitudes, la source bouillante ne put le digérer et le lança à l'état de squelette!...

(A suivre.) Dr HENRY LABONNE,
explorateur.

LE TRANSPORT PAR MER DES VIANDES CONGELÉES

Analyse de la conférence de M. JUCLIER,
ingénieur des constructions navales.

Jeudi 10 mars, M. Juclier a fait à Bordeaux, sous le patronage de la Société philomathique, une intéressante conférence à laquelle ses connaissances techniques spéciales donnaient un très grand intérêt. De plus, M. Juclier a été envoyé en Angleterre, il y a quelques mois, par la Direction des Messageries maritimes, afin d'étudier sur place l'installation et la construction des divers appareils frigorifiques déjà installés sur un assez grand nombre de steamers qui transportent régulièrement, depuis plusieurs années, des quantités considérables de viandes congelées provenant de la Plata, de l'Australie et des Etats-Unis d'Amérique. Dans ces pays, les animaux n'étaient guère utilisés jusqu'à ces dernières années que pour la peau et le suif ou la graisse, et la viande de mouton, en particulier, était complètement perdue pour l'alimentation.

Il y a une vingtaine d'années, les Anglais essayèrent bien de fabriquer en grand des conserves de viandes et inondèrent tous les marchés du monde de ce produit, mais il eut peu de faveur et on dut bientôt en restreindre considérablement la fabrication. C'est alors qu'on songea à transporter en Europe la viande fraîche. Après quelques essais, on ne tarda pas à trouver le principe et l'application suivit de près. Il suffisait de congeler

Digitized by Google

la viande et de la maintenir ensuite entre —10° et —5° dans l'air sec, aussi bien pendant le voyage qu'à terre. La viande ainsi préparée peut se conserver aussi longtemps qu'on le désire sans rien perdre de ses qualités nutritives et sans changer d'aspect extérieur. Quand on veut s'en servir, on la fait dégeler en la laissant à l'air libre le temps nécessaire; la viande ne diffère alors en rien de la viande fraîche.

Pour transporter la viande et la congeler, on coupe les bœufs en quatre quartiers et les moutons en deux moitiés, après avoir enlevé la tête et les autres parties de peu de valeur. Les pièces sont enveloppées dans un sac de toile grossière et entassées dans les chambres frigorifiques, comme une marchandise quelconque.

Jusqu'à présent, c'est l'Angleterre qui a importé la plus grande quantité de viande et la proportion suit un mouvement ascensionnel considérable, car tandis qu'en 1881 elle n'avait importé que 15,000 carcasses, ce chiffre s'est élevé à un million en 1886. Un seul navire porte jusqu'à 30,000 moutons. Malgré les frais d'achat, de transport, de congélation, etc., la viande congelée se vend à Londres moitié moins cher que la viande fraîche, soit environ 70 centimes la livre.

Avant l'embarquement, la viande est congelée dans de vastes chambres frigorifiques dont la température est maintenue à —10° centigrades au moyens d'appareils dont il sera question tout à l'heure. Après le débarquement, cette viande est placée dans des chambres analogues aux précédentes, mais maintenues à une température un peu moins basse. A bord des navires, la chambre frigorifique est placée dans la cale d'avant et a souvent une capacité de plusieurs centaines de mètres cubes. Cette chambre, moulée sur les parois de la coque du navire, se compose de deux enveloppes de bois séparées par une couche épaisse de poussière de charbon de chêne et d'une feuille de zinc destinée à empêcher les rats de pénétrer dans l'intérieur de la chambre. On prend toutes les précautions pour que l'enveloppe isolante soit bien complète, tout en permettant l'accès de la chambre lorsqu'il est nécessaire d'y pénétrer. Des thermomètres à avertisseur électriques, réglés entre —5° et —10°, indiquent, au moyen de leurs timbres respectifs, lorsque la température atteint ces deux limites et le mécanicien agit alors en conséquence.

Deux classes d'appareils frigorifiques sont employées dans l'industrie : les appareils à liquides chimiques, tels que ceux de Carré et de Pictet, et les appareils à air froid. Les premiers, applicables à terre, sont remplacés à bord par les seconds, d'un volume moins encombrant et d'un maniement plus facile.

Incidemment le conférencier a donné la description des appareils à liquide chimique installés depuis peu de temps à la Morgue de Paris et qui permettent de conserver les cadavres pendant plusieurs mois, sans en altérer sensiblement l'aspect extérieur et tout en les laissant sous les yeux du public. Ce

Digitized by Google

système de conservation, dû au Dr Brouardel, l'éminent professeur de médecine légale de la Faculté de Paris, a permis la reconnaissance de la plus grande partie des cadavres exposés à la Morgue et a coûté environ 40,000 francs de première installation. Les frais d'entretien annuel s'élèvent à 12,000 francs. L'appareil frigorifique fonctionne au moyen d'un moteur à gaz de la force d'un cheval et suffit à la conservation de 800 cadavres environ chaque année.

En Suisse, à Lausanne et à Genève, la maison Pictet a installé également de vastes chambres frigorifiques dans les abattoirs pour la conservation de la viande fraîche.

A bord des navires, ce sont des machines à air comprimé et à détente qui sont seules employées. L'air est comprimé à 3 kil. 500 et sa température s'élève à 140°. Cet air est envoyé dans des tubes entourés d'eau de mer à sa sortie des cylindres compresseurs et se rend dans les cylindres détendeurs où sa température s'abaisse à — 60°. De là, il se rend aux chambres frigorifiques où il n'a plus que 8 à 10 degrés au-dessous de zéro.

Pour assurer le bon fonctionnement des chambres frigorifiques en cas d'avarie, on emploie deux machines jumelles dont une seule peut suffire au besoin à produire le froid nécessaire.

Nous sommes encore malheureusement tributaires de l'Angleterre pour la construction de ces machines qui se perfectionnent tous les jours. Les deux maisons les plus importantes pour ce genre de constructions sont les maisons Haslam et Hall.

Après les résultats satisfaisants obtenus avec les chambres frigorifiques, on a songé à employer ces mêmes chambres pour la conservation des vivres des navires et pour remplacer les glacières. Depuis 1884, tous les grands navires anglais sont munis de ces appareils; en Italie, ils sont également employés sur plusieurs navires pour conserver les vivres et fabriquer la glace nécessaire aux besoins quotidiens.

Chez les Anglais, les installations frigorifiques sont déjà nombreuses, et quelques-unes, comme celles de Glasgow, par exemple, sont d'une étendue considérable et ont un volume de plusieurs milliers de mètres cubes.

L'usage de la viande congelée se répand de plus en plus en Angleterre et ne tardera pas à être adopté en France, car une importante maison de la Plata est en train d'organiser au Havre des chambres frigorifiques où elle enverra directement les moutons qui sont dirigés jusqu'à présent sur Liverpool et Londres.

Le sujet de la conférence de M. Juclier a vivement intéressé le nombreux auditoire qui s'était rendu à la salle de la Société philomathique et a fourni une nouvelle solution au grand problème de l'alimentation publique.

H. A.

Digitized by Google

Le commerce européen dans l'Annam.

Nous detachons d'une lettre très intéressante qui nous est envoyée de Hué les indications qui suivent :

« Hué, le 16 janvier 1887.

» Les marchandises vendues ici par des marchands, français, il est vrai, sont, pour les neuf dixièmes peut-être, allemandes ou anglaises; les marchandises françaises ne sont que l'exception.

» Peut-être faudrait-il en chercher la raison dans le manque d'audace des producteurs, en France, qui ne veulent rien risquer. Deux de mes amis, faisant tous les deux un très gros chiffre d'affaires, me faisaient la même réponse en France, quand je leur conseillais de faire des offres aux marchands français de l'Annam : « Qui nous garantira le paiement? »

» Il y a là un cercle vicieux, car il est certain que ces marchands ne pourront payer les marchandises qu'après un assez long délai, et qu'il y aura des chances de pertes. A Hué, par exemple, rien ne prouve que les marchands ne seront pas mis à la porte du jour au lendemain, ni qu'ils soient absolument solvables. Mais pourtant les marchandises étrangères leur sont fournies avec de longs crédits. Il semble étrange qu'en France on n'en puisse pas faire autant.

» Bien plus, à Trungloc, au fond des montagnes, hors de toutes routes, j'ai trouvé un village qui était un grand dépôt de marchandise anglaise. On eût dit que dix ou douze colporteurs avaient là leurs magasins. Il y avait des choses inouïes : étoffes, allumettes, poudre pour faire de l'encre, pastilles contre les vers, fil, aiguilles, coton, imitation de chaussures chinoises en caoutchouc, etc., etc. N'ayant aucune donnée statistique précise, je ne puis dire ce qui est écoulé en Annam par les Anglais. Mais cela se chiffre par des sommes énormes. Toutes les cotonnades, par exemple, avec lesquelles les Annamites sont habillés, sont anglaises.

» Et pourtant il serait bien facile d'écouler ici des produits français en masse. Ne pourrait-on pas établir, par exemple, pour être vendue 2 francs le mètre de $0^{m}30$ de largeur, une soie très brillante, légère, avec des fleurs et des dessins, le tout de couleur très voyante? Cela se vendrait par quantités énormes. Ainsi il faudrait imiter les étoffes dont sont faits les vêtements de cérémonie des mandarins de divers rangs. Quant aux cotonnades légères, on les vendrait en gros à 9 ou 10 sous le mètre, sur $0^{m}40$ ou $0^{m}50$ de largeur. Et la mercerie! une aiguille toute rouillée vaut un sou ou deux pour un sou.

» Voici le prix de quelques denrées :

» Macaroni : les 100 kilos, 35 piastres à 4 fr. 20, soit 147 francs.

» Vermicelle : les 100 kilos, 37 piastres à 4 fr. 20, soit 155 fr. 40.

» Papier écolier (dernière qualité) : la rame de 5 kilos, 3 p. 1/2 ou 14 fr. 70.

Digitized by Google

» Chocolat Ménier : le kilo, 1 piastre 20, soit 5 fr. 04.

» Ces prix sont exorbitants, si l'on songe que le vermicelle et le macaroni sont destinés à l'ordinaire des soldats et qu'on en écoulerait beaucoup si le prix n'était pas exagéré. Un marchand sérieux, disposant de capitaux suffisants, sachant se contenter d'un bénéfice suffisant, écoulerait ici beaucoup de marchandises.

» Il semble à première vue en France qu'il est naturel qu'on paie ici les marchandises entre le double et le triple des prix de France. Mais il faut remarquer que ce ne sont pas des marchandises de France, d'excellente qualité, qu'on nous vend, mais bien des marchandises d'exportation, établies précisément pour être vendues ici au prix de France. Ainsi la rame de papier est jaunâtre et d'une telle qualité qu'on n'en voudrait pas en France pour une école primaire. Or, à 7 fr. 35 la rame, on a en France de très bon papier. De même pour le reste.

» Mais ce qui frappe le plus, ainsi que je vous le disais plus haut, c'est que les neuf dixièmes des produits vendus sont étrangers. Il est triste de voir la France faire des sacrifices pareils, de sang et d'argent, pour écouler des marchandises anglaises et allemandes.

» Le sucre, les confitures, les trois quarts au moins des conserves, les munitions de chasse, la chaussure, les étoffes, les ustensiles de cuisine et de ménage, les casques, fournitures de bureau, etc., tout cela est anglais. Les pommes de terre et les légumes viennent de Chine et sont fournis par les Anglais.

» Un paquet de graines de salade ou de chou, coté 0 fr. 10 et 0 fr. 20 chez Vilmorin, à Paris, est vendu ici 1 franc et 1 fr. 50.

» Du reste les marchands ne sont pas des commerçants : ce sont des agents ramassés n'importe où par des entrepreneurs quelconques, généralement par des chefs d'entreprise de navigation côtière, qui vont charger des marchandises à Tourane, ou Saigon, ou Hong-Kong, et qui les écoulent ici. Plusieurs de ces marchands sont des soldats congédiés qui ont été improvisés commerçants.

» Il est étrange de voir les nombreux millions dépensés par la France ne servir qu'à assurer la vente des marchandises étrangères en Annam et au Tonquin.

» Par suite du remboursement des droits sur les produits exportés, à la sortie, les liquides, le tabac, les munitions de chasse, chaussures, vêtements confectionnés devraient être exclusivement français et vendus seulement un quart en plus du prix de France, ou la moitié au plus.

» Il n'y a pas jusqu'à l'huile d'olive, qui est italienne et vendue par une maison anglaise, comme le vinaigre, du reste. »

Digitized by Google

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST.

SECTION DE TARBES

Programme des conférences.

25 janvier 1887. — M. le Dr Labonne, explorateur : *L'Islande.*

1er février. — M. Lequin, professeur de rhétorique au lycée de Tarbes : *Le théâtre au moyen âge; jeu des mystères dans les diverses villes de France.*

8 février. — M. Buquet, professeur de philosophie au lycée de Tarbes : *La Guyane française et la relégation des récidivistes.*

16 février. — M. Bidart, professeur à l'École normale primaire de Tarbes : *La France et les autres grandes nations.*

24 février. — M. Delmas, professeur agrégé au lycée de Pau : *L'aristocratie et la démocratie à Athènes; le rire dans Aristophane et Rabelais.*

2 mars. — M. Dazet, avocat à Tarbes : *L'Algérie et la Tunisie; impressions de voyage.*

9 mars. — M. Camille Guy, professeur d'histoire au lycée de Mont-de-Marsan : *La Prusse depuis la bataille d'Iéna jusqu'à nos jours.*

16 mars. — M. Dreyt, avocat à Tarbes : *Languedoc et Gascogne.*

23 mars. — M. J. Sempé, secrétaire de la mairie de Cauterets : *Les races latines.*

30 mars. — M. Pascal, professeur de seconde au lycée de Tarbes (un sujet littéraire ou historique).

6 avril. — M. Dupin : *Silhouettes vendéennes à travers bois.*

On espère une conférence de MM. Lacoste, professeur de philosophie au collège de Bagnères-de-Bigorre; Vaussenat, directeur de l'Observatoire du Pic du Midi, et Jacomet, professeur départemental d'agriculture.

Séance du 24 février 1887.

Conférence de M. DELMAS, professeur agrégé au lycée de Pau, sur « l'aristocratie et la démocratie à Athènes au temps d'Aristophane; le rire dans Aristophane et Rabelais. »

Après avoir exposé les raisons qui l'ont conduit à choisir pour sujet de sa causerie la lutte du parti aristocratique contre le parti démocratique, et plus spécialement la lutte d'Aristophane contre Cléon, le chef des démagogues à Athènes, le conférencier a établi comment son sujet se divisait naturellement en deux parties : 1° l'histoire; 2° l'appréciation du débat.

Digitized by Google

D'abord, il s'agissait d'expliquer pourquoi l'aristocratie s'était réfugiée au théâtre, dont elle avait fait, pour ainsi dire, une tribune. Les raisons d'ordre divers qu'en donne M. Delmas justifient le mot de Platon qui disait que « la république athénienne était pour le moins autant une théâtocratie qu'une aristocratie ». Après cet exposé, nous entrons de plain-pied dans la première partie du sujet.

L'orateur étudie successivement, avec preuves à l'appui, les diverses phases de ce différend politique qui va toujours s'envenimant et s'aigrissant d'une rancune personnelle. Cet exposé, à la fois sobre et lumineux, est écouté avec la plus religieuse attention et interrompu de temps en temps par de chaleureux applaudissements.

L'appréciation du débat, qui formait la deuxième partie du sujet, n'a pas moins intéressé l'auditoire. C'est sur ce point, d'ailleurs, que M. Delmas a paru vouloir concentrer toute son attention et attirer celle du public. Il a discuté, avec une sagacité et une compétence que personne ne lui déniera, les divers témoignages que nous avons à opposer au jugement prévenu d'Aristophane. Chemin faisant, il a rendu hommage au courage de ce dernier, et a été appelé naturellement à parler de son génie, dont certains traits rappellent celui de Rabelais. « Aussi bien, dit l'orateur, il est difficile de parler de l'un sans songer immédiatement à l'autre; le nom d'Aristophane, par une association d'idées toute naturelle, éveille le nom de Rabelais. » Non que le conférencier veuille en aucune façon les identifier l'un à l'autre; bien des différences, au contraire (et M. Delmas les indique), les séparent; mais il est un côté par où ils se ressemblent, c'est que, pour tous deux, « le rire a été une arme de combat ». La comparaison entre le rire de ces deux écrivains a suggéré au conférencier de beaux mouvements d'éloquence salués par de longs applaudissements.

La conclusion, fortement motivée, a été... ce qu'elle devait être : la condamnation d'Aristophane; et M. Delmas a terminé en prouvant que telle eût été l'opinion des Athéniens s'ils avaient eu à la formuler.

(Extrait de la *République des Hautes-Pyrénées,* du 28 février 1887.)

Séance du 5 mars 1887.

Conférence de M. PASCAL, professeur de seconde au lycée de Tarbes, sur l'histoire de la mise en scène, du décor et des accessoires dramatiques.

Après un début piquant et ingénieux (le décor est la *géographie du théâtre*), M. Pascal est entré dans le cœur de son sujet.

Bien que le théâtre existe depuis vingt-quatre siècles environ,

Digitized by Google

a-t-il dit, les critiques ne sont pas encore tombés d'accord sur la question du décor. Aujourd'hui même le décor a ses partisans et ses détracteurs. Les premiers reconnaissent bien que le décor n'est qu'un accessoire; mais ils ajoutent que c'est un accessoire indispensable; ils veulent que le décor soit exact, c'est-à-dire qu'il s'accorde avec les sentiments que l'acteur exprime sur la scène, et qu'il soit somptueux, c'est-à-dire capable de charmer le spectateur. Les adversaires du décor l'admettent seulement dans l'opéra et dans la féerie; mais ils voudraient sinon l'éliminer entièrement, du moins ne lui donner qu'une place insignifiante dans la tragédie, le drame et la comédie. A leur avis, l'exactitude et la richesse du décor attirent l'attention du public au détriment de la pièce et nuisent à l'intérêt dramatique.

En présence des contradictions des critiques, si l'on veut se faire une opinion sur le rôle du décor au théâtre, il faut employer la méthode que l'on doit toujours suivre quand il s'agit des choses du théâtre : il faut en appeler au public.

Quelle est l'opinion du public sur le décor? Consultons cette opinion dans le passé et dans le présent. Les Grecs, qui furent les inventeurs du théâtre, étaient des partisans du décor et de la magnificence de la mise en scène. Leurs pièces de théâtre, tragédies, drames satyriques ou comédies étaient de plus des opéras, des ballets et des féeries.

La musique, la danse, le décor, les machines y tenaient une large place, sans préjudice de l'intérêt dramatique et de la valeur littéraire de l'œuvre. Aussi longtemps que dura la prospérité politique d'Athènes, la magnificence du décor et de la mise en scène ne laissa rien à désirer. Les chorèges et l'Etat dépensaient de grandes sommes d'argent pour donner aux représentations théâtrales tout l'éclat qu'elles devaient avoir, dans une ville qu'on a appelée avec raison l'institutrice du monde.

Le théâtre romain fut une imitation du théâtre grec. Jamais les disciples n'égalèrent les maîtres sous le rapport de l'art et du goût; mais ils les surpassèrent dans la splendeur de la mise en scène. A Rome, l'exactitude du décor fut presque toujours sacrifiée à la pompe de l'appareil théâtral. Les édiles et les censeurs, dans un but électoral, étalèrent sur la scène des richesses inouïes. Les empereurs firent encore davantage pour donner à la populace ces spectacles pompeux qu'elle aimait tant.

Au moyen âge, la peinture étant encore dans l'enfance, le décor proprement dit fut à peu près inconnu : on le remplaçait par des machines fort ingénieuses et par la richesse des costumes.

C'était la France qui avait fait renaître le théâtre au moyen âge, et comme l'exemple de la France fut toujours contagieux, tous ses voisins voulurent avoir un théâtre.

Les Espagnols sont le premier peuple des temps modernes

Digitized by Google

qui ait eu des chefs-d'œuvre dramatiques. Leur théâtre, au XVIe et au XVIIe siècle, ne fut que la continuation du théâtre du moyen âge, avec plus d'éclat dans la forme littéraire, plus de profondeur dans l'analyse des passions humaines, mais avec la même liberté d'allures et la même fantaisie dans la décoration.

Le peuple anglais est aujourd'hui le plus amoureux du décor, et le théâtre de Shakspeare, le plus grand de ses poètes dramatiques, a quelque chose qui tient de la féerie, tant les changements de décors y sont fréquents. Mais du temps de l'auteur de *Macbeth*, un simple écriteau indiquait au spectateur tout ce que la scène aurait dû représenter.

Cette tradition que le moyen âge avait léguée aux comédiens du XVIe siècle, Shakspeare eut l'audace de la combattre, et finit même par en triompher dans une certaine mesure, comme il est permis de le conjecturer par la parodie bouffonne qu'il en fait dans le *Songe d'une nuit d'été*.

En France, au XVIIe siècle, la fameuse règle de l'unité de lieu fut, pour ainsi dire, l'édit de proscription du décor et des machines. Mais quelques grands seigneurs, comme le marquis de Sourdeau et le surintendant Fouquet, n'en obtinrent pas moins, le premier de Corneille, le second de Molière, qu'ils fissent des tragédies et des comédies où l'on pût mettre des décors et des machines. Louis XIV lui-même fit représenter les comédies-ballets de Molière avec tous les attraits que présentent les féeries de nos jours, mais c'était à la cour seulement que l'on voyait cette magnificence dans les représentations théâtrales. Sur le théâtre de Paris, la rigueur des règles et l'avidité des comédiens avaient supprimé tout décor. La scène était encombrée de courtisans qui payaient fort cher aux comédiens le plaisir de voir jouer la comédie sur le théâtre même. Cet usage, qui dura tout le XVIIe siècle et une grande partie du XVIIIe, causa de tels scandales, qu'il finit par soulever la réprobation générale; mais il ne disparut qu'en 1759, lorsque le duc de Lauraguais eut offert aux comédiens, à titre de dédommagement, une somme de 12,000 livres.

La scène, dégagée des spectateurs qui l'encombraient, semblait demander une décoration plus somptueuse, mais l'avarice des comédiens et la force de l'habitude maintinrent encore pendant plus d'un demi-siècle la règle de l'unité de lieu.

Ce ne fut qu'en 1830, avec Hernani, que Victor Hugo rendit enfin au théâtre, avec toutes les autres libertés, la liberté du décor. Cette révolution, qui rencontra les résistances les plus opiniâtres dans l'Académie française, fut approuvée par l'immense majorité du public. On peut donc conclure que, si le décor a pu être proscrit à certaines époques par l'avarice des comédiens ou le caprice de critiques dramatiques, il n'a jamais cessé de plaire au public de tous les temps, de tous les pays et de toutes les conditions. On peut affirmer aussi que, si la magni-

Digitized by Google

ficence de la mise en scène donne du prix aux pièces médiocres et fait valoir celles qui n'ont aucun prix par elles-mêmes, elle ne nuit pas non plus au succès des beaux ouvrages. Il n'est pas vrai que la splendeur de l'appareil théâtral absorbe toute l'attention du spectateur. Le plaisir que prennent les yeux n'empêche pas les oreilles d'écouter. Ce plaisir réchauffe la pièce dont il cache les endroits faibles. Quand la situation devient poignante ou comique, ce plaisir disparaît pour céder la place à cet autre plaisir plus profond et plus humain, qui s'appelle l'intérêt dramatique.

Il n'y a guère qu'une seule objection à faire contre la magnificence du décor, c'est que cette magnificence coûte fort cher et ne peut être étalée que sur les théâtres de la capitale.

En province, dans les petites villes, si l'on veut un théâtre, on doit fermer les yeux sur certaines imperfections du décor et de la mise en scène; on ne doit pas perdre de vue que la pièce est le principal, et que le décor n'est que l'accessoire; et puisque l'on ne peut pas tout avoir, on doit s'estimer très heureux quand on a une bonne troupe de comédiens qui joue des pièces intéressantes avec de mauvais décors, ou même sans décors.

(Extrait de la *République des Hautes-Pyrénées*, du 8 mars 1887.)

OUVRAGES REÇUS PAR LA SOCIÉTÉ

(POUR LES OUVRAGES DONT ON DÉSIRE UN COMPTE RENDU, ENVOYER DEUX EXEMPLAIRES)

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES. *Statistiques coloniales pour l'année 1884.* Paris, Imprimerie nationale, 1886, grand in-8°, 727 pages. — Voici la plus récente édition de la publication annuelle où le ministère de la marine fait connaître, par des tableaux et par des chiffres, la population, les cultures, le commerce et la navigation des colonies françaises. Cette publication se complète et s'améliore tous les ans. Déjà les *statistiques coloniales* pour l'année 1883 comptaient, dans le même format, 123 pages de plus que les mêmes statistiques pour l'année 1882. Les *statistiques coloniales* pour l'année 1884 composent un gros volume qui dépasse, de plus de 350 pages, le volume consacré à l'année précédente. Parmi les innovations du présent volume, nous citerons des tableaux graphiques (comparaison des populations de la France et de ses colonies, des populations des colonies françaises, diagrammes indiquant les valeurs des produits importés de France ou exportés en France); la statistique du commerce avec la France dressée d'après les

Digitized by Google

renseignements de la douane coloniale et non plus d'après les tableaux publiés par la direction générale des douanes; de nouveaux tableaux relatifs à la statistique électorale, à l'instruction publique, à la statistique judiciaire, à la statistique des biens de mainmorte. Les tableaux du budget colonial et des budgets locaux sont beaucoup plus détaillés et beaucoup plus précis que par le passé. Ajoutons à ces innovations une table des matières par colonie, qui facilite beaucoup les recherches et la modification de l'ancienne table par ordre de matières.

L'Allemagne actuelle. Paris, Plon, 1887, in-18, 277 pages; 3 fr. 50. — Ce livre traite de l'Allemagne telle que l'ont faite les événements de 1866 et 1870. Ce sont des réflexions sur l'industrie allemande, l'armée, les universités, le gouvernement, etc., des appréciations personnelles qu'il ne nous appartient pas de juger et la réunion en un volume d'une série d'articles publiés récemment dans le *Correspondant*. L'auteur a voulu, dit-il, « faire entendre une voix impartiale »; il ne se nomme pas, mais il nous apprend qu'il est « né en Belgique, d'une mère allemande et d'un père issu de famille française ».

Albert Davin, lieutenant de vaisseau. *50,000 milles dans l'océan Pacifique.* Paris, Plon, 1886, in-18, 281 pages, avec illustrations; 4 francs. — L'auteur nous fait voyager avec lui du détroit de Magellan à Honolulu, aux Marquises et à Tahiti. Il décrit tout spécialement le littoral du Chili et du Pérou qu'il a visité peu après la guerre que se sont faite ces deux pays. Signalons en particulier d'importants détails sur la situation économique. Au Chili « l'influence française, représentée par un » nombre infime de nos compatriotes, tend à s'effacer et à » disparaître devant celle de l'Allemagne qui, au contraire, » grandit de jour en jour. » Au Pérou, les Français rencontrent plus de sympathie; mais le Pérou a été écrasé par le Chili et ne sort pas des révolutions. Les gisements de guano des îles Chinchas sont aujourd'hui épuisés.

Ernest Fallot. *Par delà la Méditerranée. Kabylie, Aurès, Kroumirie.* Paris, Plon, 1887, in-18, III-307 pages, avec gravures; 4 francs. — Journal d'un touriste qui a accompli son voyage en mars et avril 1884. L'auteur a visité Alger et la Mitidja, la Kabylie et Fort-National, puis Biskra et le massif de l'Aurès auquel il consacre une étude abondante. Viennent ensuite des notes sur les principaux points du littoral constantinois, une excursion au pays des Kroumirs et une course à Tunis par le chemin de fer de la vallée de la Medjerda. L'auteur constate les grands développements que la colonisation a reçus dans les possessions françaises du nord de l'Afrique et discute divers systèmes coloniaux. J. Gebelin.

Digitized by Google

CHRONIQUE

Exposition universelle de Barcelone, septembre 1887-avril 1888. — Cette exposition admet les produits de toutes les nations. Elle ouvrira le 15 septembre 1887; elle durera six mois au moins et, en cas de prorogation, huit mois au plus.

« Elle admettra, dit le programme, tous les produits fabriqués et les matières premières de l'agriculture, de l'industrie et du commerce; elle comprendra des sections spéciales de marine, beaux-arts, électricité et balnéologie.

» Elle organisera plusieurs congrès internationaux, entre autres un congrès commercial présidé par M. de Lesseps; un congrès médical et des concours d'animaux vivants, d'horticulture, de fleurs, de fruits et de légumes.

» L'Exposition sera installée dans les terrains du Parc et les terrains contigus appartenant à la municipalité, situés dans les parties nord et est des nouvelles casernes, à côté de la gare centrale des chemins de fer de France et de Tarragone. »

BIBLIOGRAPHIE

E. Cortambert. *Nouvel Atlas de géographie historique et moderne* (librairie Hachette, Paris).

Cet Atlas scolaire que la maison Hachette vient de publier, comprend 100 cartes consacrées à la géographie ancienne, du moyen âge et des temps modernes.

Très complet et très exact, il peut servir à tous les cours dans lequel l'enseignement de la géographie et de l'histoire a une certaine importance.

Toutes les cartes en sont claires et nettes, quelques-unes sont d'une jolie exécution matérielle et fort agréables à l'œil.

Ces qualités générales, jointes à d'autres mérites plus particuliers sur lesquels nous regrettons de ne pouvoir insister, faute de place, font du nouvel Atlas Cortambert le meilleur peut-être de tous ceux qui ont été faits à l'usage de la jeunesse, et lui assurent, croyons-nous, auprès des maîtres et des élèves, le plus grand et le plus légitime succès.

Sarazin.

Le Gérant : J. MANÈS.

Digitized by Google

SITUATION FINANCIÈRE DE LA SOCIÉTÉ

au 31 Décembre 1886

présentée par M. le Trésorier et MM. les Commissaires aux Dépenses au Bureau central le 3 mars 1887.

Recettes de 1886.

Solde en caisse au 31 décembre 1885		2,663 60
CHAP. Ier. — *Cotisations des membres :*		
Section centrale	8,260 »	
Cotisations arriérées	230 »	
Cotisations reçues des trésoriers des sections de :		
Périgueux	600 »	
Bergerac	630 »	
La Rochelle	368 »	
Tarbes	855 »	
Agen	723 »	
Mont-de-Marsan	140 »	
Blaye	80 »	
CHAP. II. — *Diplômes, Vente des publications de la Société et abonnements divers :*		
Diplômes	235 »	
Vente de publications, etc	14 40	
CHAP. III. — *Subventions diverses :*		
du Ministère de l'Instruction publique	» »	
du Conseil général de la Gironde	500 »	
du Conseil municipal de Bordeaux	1,000 »	
de la Chambre de commerce de Bordeaux	500 »	
de l'Association française pour l'avancement des sciences	» »	
CHAP. IV. — *Dons divers*		60 80
TOTAL des recettes opérées en 1886 et du solde en caisse au 31 décembre 1885		16,859 80

Dépenses de 1886.

CHAP. Ier. — *Loyer du local.* (Ce local est mis gracieusement au service de la Société par la Chambre de commerce de Bordeaux)		» »
CHAP. II. — *Appointements d'employés :*		
Gages, gratifications, etc		1,362 »
CHAP. III. — *Frais de poste et de bureau :*		
Impressions, lettres, circulaires	262 20	
Frais de poste, de port et réception de paquets	215 50	626 85
Abonnement aux Revues et Journaux	68 10	
Fournitures diverses, matériel, encre, plumes, etc	81 05	
CHAP. IV. — *Bulletin :*		
Composition, impression, cartes	6,680 »	7,394 83
Frais d'envoi	714 83	
CHAP. V. — *Médailles et prix*		110 89
CHAP. VI. — *Cours, conférences, installation, location de salle, placards, frais de voyage et de séjour.*		1,403 58
CHAP. VII. — *Frais de recouvrement*		181 53
CHAP. VII. — *Dons, subventions et remises aux sections*		699 61
CHAP. IX. — *Dépenses diverses*		50 35
TOTAL des dépenses acquittées en 1886		11.829 64
RESTAIT en caisse au 31 décembre 1886		5,030 16
SOMME égale d'autre part		16,859 80

Digitized by Google

PROJET DE BUDGET DE LA SOCIÉTÉ

pour l'Année 1887

Présenté par la Commission des Finances au Bureau central le 3 mars 1887.

Recettes pour 1887.

Solde en caisse au 31 décembre 1886	5,030	16
CHAP. Ier. — *Cotisations des Membres :*		
Fondateurs à 150 francs une fois donnés (Mémoire)	»	»
Titulaires à 10 francs	12,000	»
CHAP. II. — *Diplômes, vente des publications de la Société :*		
Diplômes	200	»
Vente de publications	20	»
CHAP. III. — *Subventions diverses :*		
Ministère de l'Instruction publique et autres Ministères (Mémoire)	»	»
Le Conseil général de la Gironde	500	»
Le Conseil municipal de Bordeaux	1,000	»
La Chambre de commerce de Bordeaux	500	»
L'Association française pour l'avancement des sciences (Mémoire)	»	»
CHAP. IV. — *Dons divers et recettes diverses*	49	84
TOTAL des Recettes prévues pour 1887 et du solde en caisse au 31 décembre 1886.	19,300	»

Dépenses pour 1887.

CHAP. Ier. — *Loyer du local.* (Le local est mis gracieusement à la disposition de la Société par la Chambre de commerce de Bordeaux) *et réserve pour constituer un capital*		5,000	»
CHAP. II. — *Appointements d'employés :*			
Gages, gratifications, etc		1,600	»
CHAP. III. — *Frais de poste et de bureau :*			
Impressions, lettres, circulaires	400	900	»
Frais de poste de port et réception de paquets	200		
Abonnement aux revues et journaux	100		
Fournitures diverses, matériel, encre, plumes, etc	200		
CHAP. IV. — *Bulletin :*			
Composition et impression, Cartes, etc	7,500	8,300	»
Frais d'envoi	800		
CHAP. V. — *Médailles et prix*		300	»
CHAP. VI. — *Cours, conférences, installation, location de salles, placards, frais de voyage et de séjour*		2,000	»
CHAP. VII. — *Frais de recouvrement*		200	»
CHAP. VIII. — *Dons, subventions et remise aux sections*		700	»
CHAP. IX. — *Dépenses diverses et imprévu*		300	»
TOTAL des dépenses prévues pour 1887		19,300	»
EXCÉDENT des Recettes sur les Dépenses.		»	»
SOMME ÉGALE d'autre part		19,300	»

Bordeaux. — Imp. G. Gounouilhou, rue Guiraude, 11.

Digitized by Google

L'ISLANDE

CONFÉRENCE FAITE A LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE COMMERCIALE DE BORDEAUX

DANS SA SÉANCE PUBLIQUE ANNUELLE DU 24 JANVIER 1887.

(Suite et fin) (1).

Durant les cinq jours que je restai dans la vallée fumante, je me livrai à des recherches qui intéressent tellement la géographie que je vous demande la permission de vous les faire connaître en quelques mots. Elles donnent la solution d'un problème qui intéresse vivement les géologues, les botanistes et même les historiens, à savoir : *si la végétation et partant la température de l'Islande ont varié depuis la découverte de l'île.* De même qu'Herculanum et Pompéi nous retracent admirablement l'histoire du passé, de même les fossiles végétaux que j'ai trouvés enfouis sous les tufs siliceux qui bordent le Geysir sont pour nous un véritable herbier des temps préhistoriques. Tout d'abord, il me fallait savoir quelle était l'épaisseur du dépôt en un temps donné. Ce fut la vanité humaine qui se chargea d'aider à l'expérience. L'an dernier, exactement à la même époque, deux voyageurs anglais, non contents de griffonner leurs noms sur les monuments, s'amusèrent à tracer leur signature sur le bord même du grand Geysir, et les caractères ne sont recouverts que par *deux millimètres* de silice. Eugène Robert ayant de même, le 6 août 1835, fait avec intention des brèches dans l'intérieur du tube, retrouva, l'année suivante, la surface de la roche recouverte d'un dépôt de *deux millimètres* d'épaisseur. Nous pouvons donc admettre, puisque cela a été vrai pour cinquante ans d'observation, que, pour produire une

(1) Voir le *Bulletin* du 21 mars 1887, p. 167, avec la carte de l'Islande, p. 163.

Digitized by Google

couche de deux mètres, il faut au moins mille ans; or, je pris mes échantillons exactement à quatre mètres, c'est-à-dire à une profondeur telle que le recouvrement précédait la période historique; l'Islande n'a été découverte par les Scandinaves qu'en 874. Eh bien! ces tiges et ces feuilles de *Betula alba, Salix Capræa* et *arctica,* merveilleusement incrustées sur leur lit de silice, ne dépassent pas en dimension celle des arbrisseaux actuels; leurs denticulations, leur nature microscopique sont les mêmes. Que devons-nous en conclure, sinon que, depuis 874, la température et partant la végétation ont à peine varié dans l'Ultima Thulé? Il faut donc ajouter peu de foi aux auteurs des Sagas, quand ils décrivent les magnifiques forêts que les premiers colonisateurs auraient trouvées; ces poètes ont traduit, simplement pour le besoin de leur cause, le mot *mörk* par *forêt*, tandis que ce substantif signifie tout aussi bien et avec plus de vérité *bois*.

Je viens de prononcer le mot *Saga*. Une conférence sur l'Islande serait incomplète, si je ne disais quelques mots de ces chants islandais qui se transmettent de générations en générations et qui se répètent au coin du feu, durant les longues nuits de l'hiver. Ces œuvres littéraires jettent du reste un vif éclat sur la période ténébreuse qui correspond au moyen âge en Europe. Plutôt que d'entrer dans une dissertation qui nous prendrait trop de temps, laissez-moi vous faire le récit abrégé de la plus belle : celle de Njal brûlé. Ses deux héros sont Gunnar et Njal. Gunnar est bouillant et impétueux, guerrier par état; l'autre, calme et pondéré, est renommé pour sa science de jurisconsulte. Aussi Gunnar a-t-il maintes fois recours à son ami pour le tirer des mauvais pas où l'engage souvent son impétuosité. A ses défauts notre Bayard islandais joint encore celui d'avoir la main prompte à donner un soufflet et en particulier à sa femme Hallgerdr, qui était du reste fort méchante, bien qu'il n'y eût pas dans toute la contrée un regard plus doux que le sien et une figure plus attrayante. Un jour, pendant que son mari était à l'Althing, elle envoya un de ses valets piller la maison d'un

Digitized by Google

paysan. Quelque temps après, Gunnar, s'apercevant d'une opulence insolite, lui demanda d'où provenaient ces richesses. « Que t'importe? dit Hallgerdr, il ne sied pas aux hommes de se mêler des affaires du foyer. » Gunnar vexé lui donna un soufflet. « Je me souviendrai de cette offense, dit la fière Islandaise, et quelque jour je m'en vengerai. » En effet, le paysan dépossédé porta plainte et notre vaillant Gunnar fut mis hors la loi, devint un *utilegumen*, c'est-à-dire que quiconque le rencontrerait aurait le droit et le devoir de le tuer. Njal lui conseilla l'exil. Il s'éloigna donc avec tristesse, mais quand il tourna la tête et qu'il vit ses beaux glaciers azurés, la prairie en fleurs, ses poneys au bord du ruisseau, il s'émut et s'écria : « Oh! jamais ces champs ne m'ont paru si beaux, jamais ce ciel ne s'est montré si pur; non, je ne partirai pas, mieux vaut mourir les armes à la main. » Et il resta.

A cette nouvelle, la fureur s'empare de ses ennemis. Une nuit, ils se glissent autour de la demeure du héros, tuent le chien de garde et tentent d'escalader la chambre où il couche. Gunnar se réveille, saisit son arc et tue successivement dix des assaillants; mais l'un d'eux parvient à couper la corde de son arme. Il appelle alors sa femme et lui crie : « Coupe-moi une tresse de tes cheveux et donne-la à ma mère pour la tordre et en faire une corde. — Ce que tu demandes, dit Hallgerdr, est-il pour toi d'un grand prix? — Il y va de ma vie. — Eh bien! souviens-toi du soufflet que tu m'as donné; voilà le jour que j'attendais. » Gunnar jette sur elle un regard de mépris et succombe sous le nombre. Mais, pour beaucoup d'Islandais, son âme se plaît à hanter la région que nous venons de visiter, et lorsque l'ouragan déferle, que le vent s'engouffre en longs mugissements sous les montagnes ravinées par les torrents, ce sont les chants sacrés du héros qui appelle encore ses guerriers au combat!

Telles sont les Sagas dans leur facture générale.

Des Geysirs nous regagnâmes Reykjavik en passant par une des régions les plus étranges et en même temps les plus pittoresques de l'île, par le lac de Thingvellir et les deux fameuses crevasses volcaniques, dont l'une est dite *de tous les hommes* et l'autre *des corbeaux*.

Digitized by Google

Voici l'une de ces crevasses, flanquée d'une gigantesque muraille de Chine naturelle. L'autre se trouve en avant. A elles deux, elles limitent une plaine jonchée de gros blocs volcaniques qui a joué un grand rôle dans l'histoire islandaise, car ce fut dans cet endroit, merveilleusement situé à la jonction des routes à travers le désert, que se tint en plein air le parlement jusqu'en 1691. Les farouches Scandinaves se tenaient sur une éminence, véritable forteresse naturelle séparée du reste de la plaine par d'immenses crevasses remplies d'une eau plus verte et plus limpide que celle du lac de Genève. Beaucoup d'auteurs se sont essayés, mais en vain, à décrire ce *Lögberg* ou montagne de la loi. Voici qui vaut mieux pour se le représenter.

Vous voyez le siège de l'ancien parlement, c'est un monticule vert tapissé de gazon; le peuple se tenait en dehors des fossés qui l'entourent et assistait de loin au jugement de ses élus; quand il y avait condamnation à mort, le coupable était immédiatement précipité dans l'abîme. Il existait toutefois un raffinement pour la femme adultère ou convaincue d'infanticide; on la jetait du haut d'une cascade formée par une rivière, l'Oxara, qui tombe précisément de la crevasse *de tous les hommes* dont je viens de parler. Aujourd'hui que le parlement siège dans la capitale, Thingvellir n'est plus guère animé; cependant, c'est certainement l'endroit le plus connu après Reykjavik, parce qu'on a coutume de coucher au presbytère en allant à l'Hékla ou aux Geysirs. Voici, du reste, cet endroit si chanté et si vanté dans les sagas islandaises. L'église, une grange et quelques étables, en voilà assez pour constituer en Islande un hameau renommé et occupant une grande place sur la carte. La plaine est émaillée de touffes blanchâtres, c'est le sommet cotonneux d'une plante très abondante dans les marécages. Les habitants s'en servent comme mèches de lampe et pourraient en user en guise de duvet, si l'eider venait à leur manquer.

Ici se termine la première partie du voyage, comme aussi la plus longue à décrire, car nous pouvons maintenant brûler le pavé pour traverser l'île du sud au nord.

Un désert, c'est assez pénible à passer, mais c'est très

Digitized by Google

monotone en définitive. Un Islandais en fait, dit Jules Leclerq, la peinture suivante : « Rien que des marais, des rochers et des précipices; des précipices, des rochers et des marais; de la glace, de la neige, de la lave; de la lave, de la neige, de la glace; des rivières et des torrents, des torrents et des rivières. » Telle est cette contrée où toute vie meurt et où la mort vit; où la nature n'engendre que des monstruosités et des prodiges. Il y a toutefois des oasis; voici par exemple une famille dans une oasis! c'est celle d'un maire de district où je trouvai, pendant deux jours, une hospitalité absolument digne des anciens Écossais.

Un peu avant notre arrivée en ce lieu de repos, nous nous étions légèrement détournés de notre chemin pour aller visiter une belle chute d'eau, la Merkjar Foss *(chute des champs)*. C'est la première que nous rencontrons, mais j'en aurai d'autres à vous montrer, car la Terre de glace possède en abondance ces curiosités naturelles. Une rude corvée par exemple, c'est d'aller d'une seule traite à la limite extrême du désert, à une ferme nommée Kalmanstunga. Il y a une étape de trente lieues françaises, et comme nous ne pûmes arriver qu'à deux heures du matin, j'ai eu bien peur de rapporter quelques doigts gelés comme souvenir. Le désert du Storisandr passé, nous mîmes quatre jours pour atteindre Akreyri, la deuxième capitale de l'île avec ses 400 habitants.

Voici la ville avec ses comptoirs danois, et, au loin, vous apercevez les bateaux de pêche obligés de louvoyer et de se frayer un chemin entre les blocs de glace détachés de la banquise qui, partie du Spitzberg et passant par Jean-Mayen, est venue s'échouer sur la côte nord d'Islande, en plein mois d'août. Des bandes d'ours blancs, plus ou moins nombreuses, viennent parfois jusque sur ce fjord; en 1882, le gouverneur, M. Havsteen, en trouva un sur la montagne : il était mort d'une manière assez prosaïque, empoisonné par une boulette de strychnine destinée aux renards bleus.

L'Ultima Thulé joue un rôle très important dans la physique du globe. Lorsque, *comme cette année,* les glaces stationnent

Digitized by Google

au nord de l'île, les Islandais ont très froid et nous très chaud. Si, au contraire, la banquise se déplace pour venir passer à l'ouest, le dégagement de la côte nord supprime une cause de basse température pour la Terre de glace, tandis que l'Angleterre et aussi la France restent plus exposées aux vents polaires.

Qu'arriverait-il, si la *terre désolée* s'enfonçait dans l'Océan?

Vous avez vu aussi que cette ville n'a pas d'édifices à l'instar de Reykjavik; en revanche, elle se glorifie de posséder deux ou trois arbres dont les habitants sont extrêmement fiers et qu'ils vous montrent comme la plus grande curiosité de la terre désolée. Les Italiens disent : « Voir Naples et mourir; » les Islandais disent : « Voir l'arbre et mourir. » C'est, qu'en effet, il ne se trouve ici ni arbres ni forêts, car ces touffes de bouleaux ou de saules nains que l'on rencontre çà et là ne méritent que le nom de taillis.

Quand je racontais aux indigènes illettrés que, dans notre pays, il y avait des arbres aussi élevés que la colline et couverts de larges feuilles, ils me regardaient longtemps pour voir si je ne me jouais pas de leur crédulité. Je manquerais à tous mes devoirs si je ne vous projetais pas cet unique représentant d'une végétation arborescente : c'est un sorbier des oiseaux, *sorbus aucuparia,* il ombrage la façade de la maison du gouverneur et est tourné vers le fjord. Sa taille est d'environ cinq mètres et il a plus de cent ans d'existence. Ce qui fait que l'Islande est presque entièrement dépourvue de grands végétaux, quoique située seulement par la latitude de 64 degrés environ, latitude sous laquelle nous avons vu cependant en Norwège des forêts de pins, de sapins et de bouleaux magnifiques, c'est qu'elle est exposée de toutes parts à des vents violents. L'Eyja Fjördr, sur lequel est situé Akreyri, étant au contraire remarquablement abrité par l'escarpement des montagnes qui le dominent, protège les sorbiers contre la fureur des tempêtes. C'est donc un axiome que d'affirmer que le vent est la principale cause qui toujours a enrayé et enrayera la végétation de ce pays. Tout près d'Akreyri existe une remarquable cataracte, celle de Geita Foss, c'est-à-dire *cascade de la chèvre.*

Digitized by Google

Quittant Akreyri, je revins par la côte ouest, où les villages sont plus nombreux et où l'herbe pousse un peu plus haut. Les phénomènes glaciaires sont écrits là en caractères irréfutables; ce ne sont que blocs erratiques détachés de la cime des montagnes et portant les stries et les marques distinctives de l'usure des glaciers. C'est à cela qu'il faut attribuer le plus de vigueur de la végétation dans les prairies; les roches se sont résolues en détritus sodiques ou potassiques et ont formé des alluvions fertilisées. Aussi les fermes ont-elles meilleur aspect et les habitants un air réjoui qui fait, en général, défaut à ceux du reste de la Terre de glace.

J'ai remis à la fin une projection qui vous montre une des plus belles, sinon la plus grandiose, des chutes d'eau d'Europe, celle de Gull Foss *(cascade d'or)*. Elle est produite par la Hvita, l'un des plus grands cours d'eau d'Islande.

La rivière, large et bondissante, se précipite, comme les rapides du Congo, dans une première crevasse où ses eaux bouillonnent un instant pour reprendre leur course et s'élancer de nouveau, avec un bruit de tonnerre, dans un second abîme de 50 mètres, dont l'œil ne peut pas sans vertige mesurer la profondeur. Sur cette chute plane continuellement un nuage de vapeur d'eau soulevée par le choc, et lorsqu'un radieux soleil vient à frapper directement sur ces milliers de fines gouttelettes qui scintillent en l'air, sa lumière s'y décompose comme en traversant un prisme; le jaune et l'oranger dominent, de là le nom de *cascade d'or* donné par les anciens Islandais. On dit que des truites gigantesques vivent dans le bassin inférieur, où elles sont bien obligées de rester.

Rentré à Reykjavik, j'eus le bonheur d'apercevoir en rade notre corvette de protection pour les pêcheurs et d'y recevoir une hospitalité que seuls peuvent apprécier ceux qui, comme moi, viennent de mener quelque temps la vie nomade dans les déserts de cendres. Aussi ne puis-je résister au désir de vous présenter, pour finir, ce vaisseau qui porte nos couleurs nationales.

Digitized by Google

Peut-être, cependant, les dames qui veulent bien me prêter une bienveillante attention seraient-elles heureuses de connaître la cuisine islandaise. Voici un des menus les plus soignés; celui que nous trouvions chez les habitants riches qui nous faisaient l'honneur de nous inviter.

Œufs d'eider durs et coupés en deux, morceaux de baleine pris exactement entre la graisse et la première couche musculaire, têtes de mouton confites dans du vinaigre, saucissons horriblement faisandés, requin mis auparavant quelques mois en terre (comme vous faites de votre bon vin de Bordeaux; ils prétendent que ce mets gagne à vieillir!) et, comme *pain,* morue ou flitan crus et séchés au soleil, que l'on déchire à belles dents; lait comme boisson; à la fin du repas, du café assez bien fait et parfois un verre d'eau-de-vie danoise, c'est-à-dire d'alcoolat de cumin non sucré.

Maintenant, Mesdames, Messieurs, je m'estimerai heureux si j'ai su vous faire partager l'intérêt que nous avons pris à explorer cette île volcanique perdue sur les confins de l'Océan polaire. L'Islande n'offre point les douces séductions des contrées où brille le soleil, de Naples la jolie, mais elle captive en revanche par ses mille aspects étranges et fantastiques. Tout y est merveilleux; c'est une terre de prodiges, où les feux souterrains font explosion à travers un sol glacé, où les colonnes d'eau bouillante jaillissent du sein des neiges perpétuelles. Elle est unique au monde pour avoir ce double aspect glacial et igné. Ces plaines stérilisées par les laves, ces montagnes ensevelies sous des glaces éternelles et éclairées par la lumière surprenante des silencieuses nuits crépusculaires, tout donne l'illusion de ces paysages *lunaires* dont le télescope nous a révélé la nature. Nulle contrée n'est plus intéressante pour le géologue. Aux aventureux, l'Islande offre aussi l'attrait des découvertes : le centre de l'île sur les confins de la Vatna Jökull, inhabité et inhabitable, est encore une terre ignorée. Là se trouvent des glaciers aussi grands que des départements français, des volcans dont on ignore la place exacte et qu'on ne connaît que par les effrayantes éruptions qui en affirment périodiquement la pré-

Digitized by Google

sence. C'est un pays digne des contes de fées, où de beaux et imposants paysages, des tableaux grandioses, des impressions ineffaçables récompensent largement le touriste des fatigues d'une traversée toujours orageuse et de chevauchées parfois un peu rudes. Puisse cet amour de l'inconnu tenter quelques adeptes de la géographie; puissent les ressources de l'Islande tenter quelque armateur bordelais. Puisse en un mot cette peinture, que j'aurais voulu faire mieux, décider quelques-uns d'entre vous à parcourir la reine des îles volcaniques et, comme Titus, nous pourrons dire : nous n'avons pas perdu notre journée.

Dr Henry LABONNE,
explorateur.

(Le texte de cette conférence a été recueilli par les soins de l'Association sténographique du Sud-Ouest.)

LA PÊCHE DE LA MORUE AU SÉNÉGAL

Des armateurs de Marseille cherchent à installer des pêcheries dans la région de la côte occidentale d'Afrique comprise entre le cap Bojador et le Sénégal; le champ d'action aurait cent cinquante lieues de longueur.

De tout temps on a remarqué que, dans ces parages, on pêchait en abondance du poisson de qualité excellente, et les Canariotes y ont toujours plus ou moins exercé l'industrie de la pêche. Mais cette industrie, n'employant que des bateaux à voiles, rencontrait des obstacles presque insurmontables dans la perpétuité des vents du nord; ces vents règnent le long de cette côte d'un bout à l'autre de l'année, et empêchent les bateaux canariotes, entraînés dans le sud de leurs îles à la suite du poisson, de pouvoir regagner leurs ports contre vents et courants. Aussi, ne descendent-ils guère plus au sud que le cap Bojador.

Mais, avec l'aide de la vapeur et des communications rapides, les conditions de la pêche se sont bien modifiées, et ce qui était

Digitized by Google

impossible autrefois peut devenir fructueux actuellement; en tous cas, les conditions d'exploitation commerciale mériteraient d'être étudiées à nouveau, et avant tout, il importe de savoir si le poisson existe dans ces parages en toute saison et si sa présence tient à des causes fortuites et passagères ou bien à des causes permanentes.

C'est cette question que nous allons étudier, à l'aide des investigations sous-marines de ces dernières années (1).

L'étude physique de cette région permet d'affirmer que les conditions de température et de salure de l'eau doivent être favorables à la multiplication et à l'habitation des poissons, de ceux surtout qui aiment les eaux fraîches et moins salées que celles des régions alisées aux eaux chaudes et bleues.

Dans une étude sur les températures de la mer, publiée en 1879 par la *Revue maritime et coloniale,* j'avais — il y a plus de huit ans — appelé l'attention sur cette partie de l'Atlantique comprise entre le cap Bojador et le cap Blanc, d'une étendue de cent cinquante lieues du nord au sud, où l'on remarquait, toute l'année, un abaissement de la température de la mer et un changement dans la coloration de l'eau tout à fait extraordinaires.

Dans une seconde étude, insérée dans les *Mémoires de la Société des sciences physiques et naturelles de Bordeaux* (1880), je disais :

« Aux environs du banc d'Arguin, il existe un abaissement » de température de la surface de la mer, généralement bien » limité, surtout vers le sud, qui prouve que les eaux de sur- » face des régions environnantes, qui sont plus chaudes, ne s'y » rendent pas.

» C'est en avril, mai et juin que le phénomène est le plus » accusé... C'est pendant les mois de grande dérive des eaux

(1) Déjà, dans la livraison d'août 1886, de la *Revue de géographie,* dirigée par M. Drapeyron, notre regretté collègue, *M. Merle,* avait traité cette question de « la pêche de la morue sur la côte occidentale d'Afrique » et donné un grand nombre de renseignements historiques sur cette affaire. Il montrait que, dès 1444, les Portugais avaient installé des pêcheries dont le centre était à Arguin; qu'actuellement encore on y prend de 6,000

Digitized by Google

» glaciaires de l'océan Arctique, que la dépression est le plus » marquée... Ces deux phénomènes physiques semblent liés » l'un à l'autre, malgré la distance énorme qui les sépare.

» C'est très certainement à la zone froide des environs du » banc d'Arguin qu'est due cette particularité, connue depuis » longtemps, que, dans la partie de mer située entre les Cana- » ries et le Sénégal, on pêche en abondance de la morue et » d'autres poissons excellents. Une étude plus complète de ces » régions spéciales pourrait avoir une grande utilité pour » l'industrie de la pêche. »

Depuis cette époque, les explorations du *Talisman*, en 1888, sont venues apporter une éclatante confirmation de ces premières observations en leur donnant, par l'étude des densités et des températures à diverses profondeurs, une base absolument positive et scientifique.

La région dont nous parlons se trouve comprise entre

le cap Bojador : 26° 10′ lat. N.;
le cap Blanc : 20° 47′ lat.;
le cap Mirik : 19° 24′ lat.

Entre ces deux derniers caps se trouvent les bancs d'Arguin, rendus tristement célèbres par le naufrage de la frégate *la Méduse*.

Entre le cap Bojador et le cap Blanc, la côte est sablonneuse, avec des dunes littorales, sans une seule échancrure pouvant servir de port; le fond est de sable et ne permet guère le mouillage des navires en pleine côte, parce que, en raison de la force des alisés, la mer y est toujours assez grosse, qu'elle

à 8,000 tonnes de poisson, et que la morue qu'on y pêche est de qualité égale à celle de Terre-Neuve. Mais les procédés de préparation sont défectueux et font obstacle à une plus vaste exploitation.

M. Merle veut bien citer les recherches sur les températures de la mer faites de 1876 à 1880, qui m'avaient conduit à signaler les parages du banc d'Arguin comme un lieu d'élection pour les poissons des eaux froides. M. Merle ajoute que la France a déjà occupé le comptoir d'Arguin; que cette réoccupation ne peut nous être contestée; et qu'en présence des efforts que font l'Espagne, l'Angleterre et l'Allemagne pour créer des établissements commerciaux sur la côte du Maroc, il est temps pour la France d'affirmer ses droits d'occupant et pour le commerce de tenter une exploitation qui a toute chance d'être fructueuse.

Digitized by Google

brise sur la plage, et rend difficiles les communications avec la terre.

Mais, du cap Blanc au cap Mirik, se trouve la grande échancrure d'Arguin, longue de 165 kilomètres, protégée par une ligne de récifs qui offrent un grand nombre d'interstices, par lesquels les navires peuvent pénétrer dans les eaux intérieures et y trouver de bons mouillages.

Cette nappe d'eau intérieure, bien abritée de la mer, n'a pas moins de 200 kilomètres de longueur sur 83 de largeur. Plusieurs îles ou îlots émergent et pourraient servir pour y installer des constructions.

Le cap Blanc lui-même paraît offrir de bonnes conditions d'établissement, sauf l'eau douce, qui manque.

Le cap Blanc, situé par 20° 47' latitude nord et 19° 25' longitude ouest (Paris), forme une presqu'île longue de 45 kilomètres et large de 4 à 5 kilomètres; sa direction est nord et sud.

Dans l'est de ce cap, et abrité par lui de la mer du large, existe un excellent mouillage, d'un accès facile, long de 27 kilomètres, large de 3 kil. 1/2, à fond de vase, et d'une excellente tenue pour les ancres; les navires y trouveraient des profondeurs de 7 à 10 mètres. C'est la baie du *Lévrier*, dont l'hydrographie a été faite, en 1817, par le commandant *Roussin*.

Au large des récifs, et près du cap Blanc, les profondeurs de la mer vont en augmentant graduellement et avec une faible déclivité; on trouve, jusqu'à 40 milles de distance de la côte (73 kilomètres), des fonds de 40 mètres seulement, où la drague et le chalut peuvent agir facilement. Dans ces limites, la nature du fond est sable et coquilles, et reste ainsi composé jusque auprès de Portendik, à 60 lieues plus au sud. La nature de ce fond indique que la faune conchyliologique y est très riche et, par suite, qu'il y a abondance de poisson.

Les Portugais s'étaient établis sur l'île d'Arguin dès l'an 1455. La France s'en empara en 1678. Mais le manque d'eau douce empêcha toujours d'y créer des établissements de longue durée.

Cette difficulté du ravitaillement n'existerait plus actuellement avec les moyens dont la science dispose.

Digitized by Google

Si ces lieux de pêche, bien connus depuis longtemps, ne sont pas plus exploités, cela tient certainement à la perpétuité des vents du nord et aux courants portant au sud, qu'ils engendrent; le bateau à voiles parti des Canaries pour le cap Bojador est fatalement entraîné vers le sud, et ne peut remonter vers le nord qu'en faisant un énorme crochet de 500 lieues dans l'ouest, afin de regagner les vents généraux et sortir des alisés. Que devient sa pêche pendant ce temps?

Ces difficultés, qui sont énormes pour le bateau à voiles isolé, ne sont plus aussi insurmontables pour le bateau convoyé ou aidé par un vapeur. Il y a donc là de nouvelles conditions d'exploitation qui peuvent devenir fructueuses, et pour lesquelles les questions de physique de la mer et de météorologie locale peuvent avoir une influence décisive.

Physique de la mer.

Dès 1876, à bord de l'*Équateur*, un des officiers faisant, à ma demande, quelques observations de température de la surface, m'adressait une communication, et signalait une véritable dépression thermale des eaux de la surface, inférieure de 3° à 4° à la température des eaux environnantes, tant au nord qu'au sud. Cette dépression formait une nappe d'une longueur de 25 à 30 lieues du nord au sud, et les eaux, perdant la couleur bleu indigo des alisés, devenaient verdâtres. L'*Équateur* se trouvait alors par le travers du cap Blanc, mais fort au large, hors de vue de terre et par de grandes profondeurs.

Poursuivant ces recherches, j'ai obtenu des commandants des paquebots des Messageries, qui font les voyages de la Plata et passent toujours sur ce même point quatre fois par mois, de vouloir bien faire ces observations thermales, lesquelles ont été continuées, sans interruption, pendant six années, et ont permis de constater que ce fait d'une dépression thermale aux environs du cap Blanc n'était point un accident passager, mais bien un phénomène constant, qui tous les ans se produisait dans les mêmes parages, et avait des déplacements en latitude correspondant aux diverses saisons de l'année, et surtout

Digitized by Google

à l'époque de la mousson du sud-ouest sur la côte de la Guinée.

Depuis ces recherches, le *Talisman*, en 1883, a fait une campagne d'exploration sous-marine, le long de la côte du Maroc et du Soudan, jusqu'au cap Vert, et ses observations sont venues apporter une confirmation éclatante des résultats obtenus sur les paquebots; l'étude des températures sous-marines et des densités aux différentes profondeurs montre que mes premières hypothèses étaient conformes à la vérité, et que les anomalies thermales signalées se reliaient, par la circulation inférieure sous-marine, aux mouvements des eaux arctiques et à la dérive des glaces polaires.

Le *Talisman* a observé, en juillet 1883, par 20° 44′ latitude nord et environ 20° longitude ouest, aux environs du banc d'Arguin par conséquent, une température de surface de la mer inférieure de 2° à 2°5 aux températures observées plus au nord, près des Canaries. Il a constaté le changement de coloration des eaux, qui passent du bleu foncé des alisés au vert bouteille. Ce dernier fait, si important, a été observé par des profondeurs de 1,100 à 2,200 mètres. Il est donc indépendant de la profondeur.

Les densités et températures observées à différentes profondeurs ont été les suivantes :

Profondeurs.	Densités.	Températures.
—	—	—
Surface.....	1024,8	25°5
500 mètres.....	1025,2	9°5
1,000 —	1025,4	6°5
2,500 —	1026,0	2°8

Or, la densité de l'eau à la surface, dans la région des alisés, et vers la côte d'Afrique, a été trouvée par le *Challenger* entre 30° et 20° de latitude nord, mais au large des Canaries, de 1027,6 à 1027,8; la densité du fond, 1026 à 1026,5.

Ainsi, aux environs du banc d'Arguin et par de très grandes profondeurs, excluant toute possibilité d'intervention d'eaux douces d'infiltration, la densité de surface est plus faible de 3 degrés que celle du reste de l'Océan, et plus faible de 1°2

Digitized by Google

que celle du fond, ce qui devrait être le contraire, surtout dans cette région alisée de grande évaporation. Les eaux ne peuvent venir de la côte, à cause de leur faible température; elles doivent venir du nord; et l'on ne trouve d'aussi faibles densités que dans les régions polaires.

Quant aux températures sous-marines, si on les compare aux observations faites à la même distance de terre entre les Canaries et la côte du Maroc, on trouve les différences suivantes :

Profondeurs.	Sénégal.	Maroc.
—	—	—
500 mètres.....	9°5	13°
1,000 —	6°5	10°
1,200 —	»	9°
1,700 —	»	6°

Ainsi, les isothermes de 6° à 10° sont plus rapprochés de la surface de 700 mètres vers le banc d'Arguin que dans les parages des Canaries. Ces isothermes montrent à l'évidence le mouvement d'aspiration des eaux profondes vers la surface; mouvement de circulation inférieure qui existe dans tous les océans, et relie les eaux polaires aux eaux équatoriales, et qui a été mis en évidence par les grandes explorations du *Challenger* et de la *Gazelle*.

C'est cette circulation inférieure, dont la vitesse est même connue et estimée à huit milles par jour (15 kilomètres), qui explique que des poissons qui aiment les eaux froides, tels que les morues, puissent se trouver dans des régions environnées de tous côtés par les eaux chaudes.

On sait que les poissons peuvent exister à toutes les profondeurs, et se plier à des différences de pression énormes. On a recueilli des soles, des poissons et des crabes vivant par 5,000 mètres de profondeur, par conséquent sous des pressions de 500 atmosphères.

Mais pour ces animaux, qui ont peu ou point de sang rouge, les différences thermales minimes sont souvent des obstacles insurmontables. La morue aime les eaux froides, le requin les eaux chaudes; comment peut-on rencontrer l'une et l'autre

Digitized by Google

espèce dans les parages du Sénégal? C'est le tracé des isothermes sous-marins qui donne l'explication de ce fait.

A partir de janvier, les morues poursuivent en nombre formidable les bancs de harengs qui, de l'Islande et des Féroë, se rendent dans la mer du Nord. La température de la mer, à la surface et dans la région de pêche, est de 7° à 10°. C'est la température que recherchent ces poissons pour pouvoir frayer. Mais la saison de la ponte terminée, les poissons, regagnant les eaux profondes, descendent par 100 et 150 mètres de profondeur dans les eaux obscures qu'ils habitent généralement, soit sur le banc de Terre-Neuve, soit sur la côte de Norwège. Par cette profondeur, ils se trouvent au-dessous des courants de surface de l'Océan, dans des eaux qui sont, par la dérive glaciaire, entraînées perpétuellement vers l'équateur. Or, l'étude des isothermes inférieurs, déduite des observations du *Porcupine*, du *Challenger*, de la *Gazelle* et du *Talisman*, depuis les Féroë jusqu'au cap Vert et à l'équateur, montre les inflexions suivantes dans la profondeur des isothermes.

PROFONDEUR DES ISOTHERMES

LATITUDES	4°	5°	7°	10°	13°	15°	18°	21°
60m	100m	»	Surface.	»	»	»	»	»
55	1,300	1,000m	200m	Surface.	»	»	»	»
50	1,600	1,400	1,000	400m	100m	Surface.	»	»
45	1,700	1,500	1,200	800	100	50m	Surface.	»
40	1,900	1,600	1,300	900	100	50	Surface.	»
35	1,900	1,600	1,400	800	300	150	50m	Surface.
30	1,800	1,500	1,200	750	300	200	100	Surface.
25	1,700	1,500	1,100	700	400	300	150	Surface.
20	1,600	1,400	1,000	600	400	300	150	Surface.
15	1,600	1,300	750	500	350	300	200	50m
10	1,600	1,000	500	400	250	200	100	50
5	1,500	800	400	250	150	100	75	50
Équateur.	1,400	800	600	300	100	75	50	Surface.

Dès le 50e parallèle, la température de surface atteint, en juillet, 17° au large de l'Irlande et 18° dans la Manche; les

Digitized by Google

poissons fuient la surface et trouvent, au-dessous de 200 mètres, la température qui leur convient. Ils peuvent ainsi se laisser dériver jusqu'à la hauteur du détroit de Gibraltar sans plonger plus que d'habitude; seulement, ils n'ont plus de bancs pour s'arrêter dans leur course, et suivent fatalement le courant qui les emporte.

Mais à partir du détroit, sous la région alisée, les températures de surface augmentent considérablement; elles atteignent 24°, et la plongée de l'isotherme de 17° arrive jusqu'à 1,400 mètres. Les poissons jeunes et vieux se maintiennent à ce niveau et ne peuvent se rapprocher de la surface avant la région d'Arguin, où, nous l'avons vu, l'isotherme de 7° remonte de 700 mètres près de la surface, soulevant proportionnellement tous les isothermes supérieurs, en sorte que l'isotherme de 12° doit être, quelle que soit la température de surface, entre 100 et 200 mètres de profondeur.

De plus, la déclivité des fonds d'Arguin, vers le large, est peu rapide; les coquillages y sont abondants; le poisson trouve en cet endroit des conditions d'existence analogues à celles de son point de départ des Féroë; il peut s'y développer et y trouver sur les petits fonds des points d'arrêt et d'abri qui lui permettent de stationner et de résister à la dérive des eaux inférieures.

La distance qui sépare le lieu d'élection des morues, les Féroë du Sénégal, est énorme, et cependant le mouvement perpétuel de dérive lente des eaux sous-marines franchit cette distance en un temps qui n'est pas très considérable. Le hareng d'hiver, que poursuit et dévore la morue, est en janvier aux îles Féroë, par 60° de latitude nord. Ce hareng dérive vers le sud, vers la mer du Nord, puis il disparaît au mois de mars, après avoir frayé. C'est alors qu'apparaît le hareng d'été, qui n'est bon que vers la mi-juin. La chasse recommence; les morues arrivées en janvier vers les Féroë poursuivent le hareng et dérivent, en même temps que lui, vers le sud. Elles se plaisent, par les profondeurs de 100 à 150 mètres, aussi bien sur la côte de Norwège que sur le banc de Terre-Neuve; mais lorsque la dérive les entraîne au large de l'Irlande, dans les grandes pro-

Digitized by Google

fondeurs de 3,000 à 5,000 mètres, elles perdent l'appui des bancs et sont emportées sans retour vers le sud. C'est ainsi qu'elles franchissent les 800 lieues qui les séparent des bancs d'Arguin. La vitesse de dérive étant de 8 milles par jour, soit 240 milles, ou 80 lieues par mois, l'espace de 800 lieues est franchi en dix mois, et les morues qui se trouvaient aux Féroë en janvier peuvent se montrer au cap Blanc en novembre.

Ces renseignements généraux suffisent pour expliquer la présence du poisson dans ces parages; mais, pour l'exploitation de la pêche, il faut serrer le problème de plus près, considérer les éléments météorologiques particuliers à la région et les déplacements de la zone des eaux froides, suivant les saisons, entre les Canaries et le cap Vert, en suivant le 20e méridien ouest (Paris).

Les vents.

La régularité des vents est liée à celle des pressions barométriques; de hautes pressions règnent uniformément vers le 30e parallèle nord, et des pressions plus basses existent entre 10° et 15° de latitude nord. Le centre des hautes pressions descend vers les Canaries pendant l'hiver; il remonte vers Madère pendant l'été.

Le minimum barométrique est vers 15° de latitude en juillet, et vers 5° de latitude nord en janvier.

L'air, s'écoulant des hautes pressions vers les basses pressions, engendre les vents alisés.

Leur direction est nord-sud en mai, juin et juillet; elle est est-nord-est, en décembre, janvier et février. C'est pendant l'été qu'ils sont le plus forts; c'est pendant l'hiver qu'ils ont moins de vigueur. Les calmes y règnent en août, septembre, octobre et novembre.

Les courants.

En mai, juin et juillet, époque des vents frais du nord, les courants ont porté généralement vers l'ouest.

En septembre, octobre, novembre et décembre, des courants de 20 milles en 24 heures ont porté au nord-ouest.

Digitized by Google

C'est à l'époque où les courants portent à l'ouest que les températures sont les plus basses près du banc d'Arguin. Vers Dakar, de juillet à novembre, les courants remontent du sud vers le nord et la température atteint son maximum au cap Vert.

Température de la mer.

Aux environs du banc d'Arguin existe un abaissement de température des eaux de la surface. C'est en avril, mai et juin que le phénomène est le plus accusé.

Le centre des eaux froides se déplace le long de la côte. Il est :

En avril, mai et juin.....	par 20°	latitude.
En juillet, août et septembre.....	22°	—
En octobre et novembre.....	20°	—
En décembre, janvier, février et mars.....	20 et 22°	—

Il oscille donc entre le cap Bojador et le cap Blanc.

Température de l'air.

La température de l'air est supérieure à celle de l'eau de 2° à 3° pendant l'été, depuis le mois d'avril jusqu'en septembre. Cette différence s'efface pendant l'hiver. C'est en septembre et octobre qu'ont lieu les orages et les pluies.

Nous présentons, à la fin de cet article, les tableaux qui résument les observations météorologiques de quatre années pour chaque mois, depuis les Canaries jusqu'au cap Vert. Chaque mois ayant fourni chaque année quatre observations pour chaque point, il en résulte une moyenne basée sur au moins seize observations; mais nous n'avons pas la prétention de donner des résultats complets, ce sont simplement des guides pour les premières dispositions à prendre en vue de l'exploitation ; il est évident que des observations distantes de 50 lieues l'une de l'autre ne peuvent donner une physionomie exacte des phénomènes et de leurs limites.

Les dragages du *Talisman* le long des côtes du Soudan et du Sénégal ont révélé l'existence de nombreux poissons vivant

Digitized by Google

dans de grandes profondeurs, que le chalut ramenait à la surface; les espèces les plus nombreuses furent du genre *macrure* et du genre *gade* (morue).

On a recueilli des *macrures*, qui sont des poissons carnassiers, dans des profondeurs variant de 500 à 4,000 mètres et dans des milieux dont la température variait de 2°5 à 10°.

Les *gades* ont été ramenés de profondeurs variant entre 830 et 1,600 mètres; la température du milieu oscillait entre 6°5 et 8°5.

Ces poissons du genre morue ont été ramenés du fond.

Latitudes.		Profondeurs.	Températures.
32°	vers Mogador.....	1,600m	6°5
32°	—	1,300m	8°5
29°	vers le cap de Noun.....	1,180m	8°5
29°	au nord du cap Blanc...	830m	7°5
22°	— — ...	1,013m	7°

Il paraît bien établi que ces poissons recherchent la température de 7° à 8°, puisque, indifférents à la profondeur, ils plongent avec cet isotherme le long de la côte du Maroc, et se rapprochent de la surface, avec lui, près de la côte du Sénégal.

Le lieu de pêche de la morue vers les côtes d'Europe, entre l'Islande et la Norwège, est par 60° de latitude nord; les profondeurs sont, comme sur le banc de Terre-Neuve, de 100 à 200 mètres. Les températures de surface, en été, sont de 7° à 9°; mais à partir de la latitude 58°, la température de surface dépasse 9° et atteint 15° par 54° latitude nord; la morue devient plus rare et disparaît presque complètement.

Il y a donc intérêt à suivre les isothermes inférieurs depuis la latitude de 60° jusqu'à l'équateur, en longeant le 20e méridien de longitude ouest (Paris). C'est le tableau que nous avons donné plus haut, page 208.

D'après ce tableau, si l'on admet que les morues cherchent à vivre dans les eaux de 7° de température, on les trouverait à la surface entre 60° et 55° de latitude nord. C'est en effet le lieu habituel de pêche. Mais par 55° latitude au nord de l'Irlande, elles

Digitized by Google

plongeraient à 1,000 mètres de profondeur, et les pêcheurs ne les rencontreraient plus qu'à l'état erratique. C'est bien ainsi que les choses se passent. Elles devraient se trouver à 1,400 mètres de profondeur, vers la latitude du détroit, par 35° de latitude. C'est ce que le *Talisman* a démontré. A partir de ce point, elles se rapprocheraient de la surface, et devraient se trouver, entre 750 et 1,000 mètres, aux environs du cap Blanc. C'est encore conforme avec les faits. Près du cap Vert, elles trouveraient les eaux qui leur plaisent entre 500 et 750 mètres de profondeur; et jusqu'auprès de Sierra-Leone on pourrait en rencontrer entre 250 et 500 mètres de profondeur.

Il faut ajouter que tout le long de la côte du Soudan il existe un plateau large de 25 milles, ou 46 kilomètres, avec des profondeurs moindres de 200 mètres; que ce plateau s'élargit à 35 milles, ou 65 kilomètres, vis-à-vis du banc d'Arguin; et qu'au delà de ce plateau, le fond s'abaisse brusquement, suivant une pente qui n'est pas moindre de 1,000 mètres pour 65 kilomètres, ou 15 millimètres par mètre. La pente réelle du sol n'est pas si rapide qu'elle le paraît au premier abord; les poissons peuvent se reposer sur ce sol, et les chaluts peuvent y opérer aussi facilement qu'aux abords des bancs d'une embouchure.

On peut conclure de là que si les premiers essais de pêche ont été fructueux à l'origine et si les fonds ont paru s'appauvrir rapidement, c'est que l'on a toujours voulu se maintenir sur le plateau côtier, dont la température oscille entre 15° et 18°, ce qui n'est pas favorable pour le poisson; tandis que la pêche doit être poursuivie entre 25 et 50 milles de distance de la côte jusqu'aux profondeurs de 1,000 mètres.

Sur nos côtes de Gascogne, des phénomènes analogues se produisent, et les bateaux à vapeur chalutiers d'Arcachon trouvent aussi les fonds appauvris près de terre; ils s'éloignent à 25 ou 30 milles dans des eaux plus profondes, et trouvent des poissons nombreux, de plus grande taille et d'excellente qualité, car la température de fond est de 12° à 13°.

Ces observations font voir que certainement il y a dans les

Digitized by Google

parages d'Arguin un lieu de pêche très abondant et d'excellent poisson ; que l'étude des conditions physiques de la mer explique cette abondance et cette qualité, et enfin que l'étude des conditions météorologiques de la région montre que, depuis le mois d'octobre jusqu'au mois de juin, les vents sont du nord au nord-est frais, avec une température qui oscille entre 17° et 20°, ce qui doit donner de bonnes conditions de sécheries.

C'est du reste en septembre que se termine la pêche du grand banc de Terre-Neuve et d'Islande ; elle ne peut reprendre qu'en mai à cause des mauvais temps. C'est pendant cette période de chômage forcé pour la pêche du nord, que pourrait être entreprise la pêche sur le banc d'Arguin.

Nous croyons que ces tentatives doivent être encouragées vigoureusement. Il ne paraît pas possible qu'elles échouent, si elles sont bien organisées, avec l'aide des paquebots et cargo-boats des Messageries, qui passent six fois par mois à 15 lieues seulement du cap Blanc, et qui certainement y feraient escale à plus juste titre qu'à Vigo ou à la Corogne, s'il y avait du fret à y récolter.

HAUTREUX.

Digitized by Google

	LATITUDES		JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMB.	OCTOBRE	NOVEMB.	DÉCEMB.
BAROMÈTRE	Canaries..	27°30	766	768	768	765	765	764	762	763	765	765	765	766
		25												
	C. Bojador.	22 30	764	766	767	763	763	762	760	762	762	763	763	764
	Arguin....	20												
	Sénégal...	17 30												
VENTS direction & force.	Canaries..	27°30	N.-N.-E. 3	Variable.	N.-N.-O. 5	N.-E. 3	N.-E. 4	N.-E. 5	N. 5	N.-E. 3	N.-E. 5	N.-N.-O. 4	S.-O. 6	Variable.
		25	N.-E. 4	N.-S.-O. 3	N. 2	N.-E. 3	N.-E. 2	N.-E. 5	N. 4	N.-E. 3	N.-E. 6	N.-E. 4	N.-O. 4	N. 3
	C. Bojador.	22 30	N.-E. 3	N.-N.-E. 2	N. 3	N.-E. 4	N.-E. 3	N. 5	N.-S.-E. 5	N. 2	Calme.	Calme.	Calme.	N. 4
	Arguin....	20	Calme.	N. 2	N.-N.-E. 4	N.-E. 4	N.-E. 3	N. 5	N.-N.-O. 4	Calme.	N.-E. 5	N.-E. 5	N.-E. 5	N.-E. 5
	Sénégal...	17 30	N.-E. 5	N.-N.-E. 4	N.-N.-E. 5	N.-E. 3	N.-E. 4	N. 5	N.-N.-O. 3	S.-O. 2	N.-N.-E. 5	N.-E. 5	N.-E. 5	N. 3
COURANTS direction & vitesse, en 24 heures.	Canaries..	27°30	S.-O. 6	S. 15	S.-E. 6	O. 24	N. 6	O.-S.-O. 20	O. 6	O.-S.-O. 10	O. 10	»	N.-O. 10	O. 15
		25	S.-O. 18	O. 15	S. 6	S.-S.-O. 20	S.-O. 6	S.-S. O. 10	S.-O 20	S. 6	S.-S. 6	»	S. 6	»
	C. Bojador.	22 30	S.-O. 6	»	»	»	S.-O. 6	S.-O. 20	S.-E. 10	»	S.-O. 10	»	S.-O. 20	N.-O. 25
	Arguin....	20	S.-S.-O. 10	S.-O. 10	O. 6	S.-S.-O. 10	S.-S.-O. 10	O. 15	S.-S.-O. 10	»	O. 10	»	N.-O. 20	N.-O. 20
	Sénégal...	17 30	»	O.-S.-O. 10	»	»	»	O. 10	S. 6	N.-O. 15	O.-N.-O. 20	S. 6	S.-O. 10	N. 20
TEMPÉRATURES de la mer.	Canaries..	30°	18°5	17°5	17°7	17°6	19°	20°	20°7	22°2	22°7	22°	21°1	19°4
		27 30	18,6	17,5	18,5	18,5	19,8	20,5	21	22,8	24	22,5	22,1	20
		25	18,5	18	19	19,6	19,8	20,1	20,6	22,2	21,3	23	22,6	20
	C. Bojador.	22 30	17,9	17,5	18	19	19,2	18,9	19,9	21,5	20,4	21,3	23,1	20
	Arguin....	20	17,3	18,5	20	17,1	17,7	17,5	22,4	24,5	25	20,8	21	22
	Sénégal...	17 30	19,8	19	21,3	19,2	20,4	22,2	25,8	25,6	27	26,8	22,7	24,4
	C. Vert....	15	22,6	22,1	20,5	20,5	23,2	25,1	27	27,4	27,2	29,5	26,4	25,1

Digitized by Google

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST.

SECTION CENTRALE

Séance générale du 7 mars 1887.

Présidence de M. HAUTREUX, vice-président.

La séance est ouverte à huit heures et demie.

M. Manès, secrétaire général, communique les noms des personnes ayant demandé à faire partie de la Société. Ce sont : MM. Genault, Cormier, Henri Maignan et M. le lieutenant-colonel Mignot, du 144e de ligne.

Ces nouveaux membres sont admis à l'unanimité.

La parole est ensuite donnée à M. Mengeot, secrétaire, pour faire le compte rendu des nouvelles géographiques les plus récentes; nous allons les résumer rapidement.

Afin de développer les exportations commerciales françaises dans nos colonies, on vient de proposer la création, à Paris, d'une agence commerciale spéciale pour chacune de nos colonies ou possessions, agence devant servir de trait d'union entre la métropole et la colonie. Une organisation de ce genre fonctionne avec beaucoup de succès à Londres.

M. Bonnefoy a fondé à Lyon et à Paris un comité de négociants et d'industriels pour l'organisation de musées commerciaux et industriels français à l'étranger.

Une Chambre consultative de commerce français vient d'être récemment fondée au Pirée.

Depuis le 1er janvier 1887, le budget local de la Cochinchine est établi en francs, mais la piastre française et ses équivalents seront reçus dans les caisses publiques au taux officiel déterminé le 25 de chaque mois par le gouverneur, en conseil privé. Le cours de la piastre subit en effet des variations importantes. Au commencement de 1864, elle valait 6 fr. 25; en août 1886, elle avait baissé à 3 fr. 85. Dans les premiers jours de janvier 1887, elle était à 4 fr. 20.

Ce sera probablement à Hon-Gay que va être établi le port militaire du Tonkin.

Les Anglais, qui veulent s'emparer de la Haute-Birmanie, rencontrent une sérieuse opposition de la part du vice-roi du Yunnan, qui se fait aider par les Chinois de Bhanmo, et des troupes chinoises, comprenant plusieurs milliers d'hommes, ont passé la frontière de la Haute-Birmanie et se sont massés sur un point situé en deçà de la frontière. Les émissaires chinois

Digitized by Google

ont mis les Shans en demeure de se déclarer pour ou contre la Chine. Les Shans hésitent, ayant reçu des propositions d'alliance de l'Angleterre, et étant sollicités par les populations birmanes qui refusent encore de se soumettre aux Anglais. Les difficultés de la situation vont augmenter, car un chef indigène, le prince Liubin, organise en ce moment un royaume indépendant.

M. Mengeot signale le traité que viennent de signer la Chine et le Portugal, concédant à cette dernière puissance une partie de l'île de Lapa et plusieurs îles voisines inhabitées. Le Portugal s'engage en retour à autoriser la Chine à établir des postes des douane dans les îles mentionnées ci-dessus et à prohiber le trafic de l'opium à Macao.

Un traité serait, paraît-il, définitivement conclu entre la Russie et la Corée, qui seraient convenues de réserver entre elles une zone neutre dont les habitants auraient la faculté de se faire naturaliser indifféremment comme Coréens ou comme Russes.

En Afrique, des difficultés se sont élevées entre le Portugal et le sultan de Zanzibar au sujet de la possession de la baie de Tungue et de la limite du cap Delgado.

On dément la mort du Dr Holub, explorateur de l'Afrique méridionale, qui, ainsi que sa femme, a réussi à échapper aux sauvages.

A Victoria (Australie), il est question de préparer un voyage de découvertes dans les régions antarctiques, afin de rechercher les points où il pourrait être procédé avec avantage à la pêche de la baleine.

Le vice-roi espagnol des Philippines a organisé contre Mindanao une expédition qui a parfaitement réussi. La victoire assure la domination espagnole dans toute la partie occidentale de l'île, que quelques cartes allemandes considéraient comme un territoire indépendant.

En Amérique, peu de choses à signaler. Des dépôts de sel ont été découverts dernièrement dans les îles Galapagos.

Le choléra a entièrement disparu dans la République Argentine; il était également en voie de s'éteindre à Montevideo.

En terminant, M. Mengeot signale la mise en liberté de Big Bear et de trois autres Indiens Cree, qui avaient pris part au soulèvement de Louis Riel et qui étaient détenus au pénitencier de Stony Mountain, à Winipeg, dans le Manitoba.

M. le Président donne ensuite la parole à M. Nicolas Bocquillon, qui doit faire à l'assemblée une communication sur la Tunisie.

Le protectorat français est un fait acquis pour la Tunisie et nos troupes occupent les principales positions, mais il est à regretter que les Français s'y rendent en si petit nombre. Les Italiens, au contraire, y émigrent beaucoup et s'emparent de

Digitized by Google

tous les grands travaux ; une immigration basque nous y rendrait de réels services.

Tantôt montagneux, tantôt plat, le sol de la Tunisie est souvent aride. A de rares intervalles, au printemps, on rencontre cependant dans les régions montagneuses des espaces recouverts d'une végétation puissante. Tels, dans l'ouest de la Tunisie, des forêts de myrtes et de chênes-lièges, des bois de palmiers dans le sud-est et de lauriers-roses le long des cours d'eau. Les terrains, ainsi boisés, sont marneux pour la plupart, largement arrosés, et souvent possèdent quelques sources minérales. Les insectes y sont nombreux ; M. Bocquillon nous dit avoir vu des sauterelles grosses de deux doigts et longues comme la main.

Le sol est favorable au développement de la vigne et aussi des légumes européens et indigènes : melons, pois-chiches, maïs, raves, pommes de terre, salade, piments, citrouilles, pastèques, etc.

Les richesses minières de la Tunisie sont nombreuses.

La faune est abondante : lions, panthères, hyènes, chacals, lynx, des sangliers en grande quantité, des gazelles, renards, gerboises, etc. On rencontre divers types de serpents : vipères, pythons, serpents à sonnettes, najas ; aussi beaucoup de tortues de moyenne grandeur.

Les oiseaux sont fort nombreux. A part les oiseaux de proie, on trouve encore l'autruche, la cigogne, le pélican, le héron, la grue, le flamand, la caille, la perdrix rouge et grise, la grive, le geai, le merle, le pinson, etc.

La côte fournit à la pêche des coraux, huîtres, coquillages, moules, éponges, pieuvres, seiches et une énorme quantité de poissons de tout genre.

Cette grande contrée est sillonnée par des routes bien établies ; les transports s'effectuent sur ces routes à l'aide de véhicules à deux roues très légers. Les chameaux, les dromadaires et aussi les ânes sont très employés.

La voie ferrée, construite de Tunis à Ghardimaou, dessert un certain nombre de villes. Parmi les principales stations, citons : *Le Bardo*, à 6 kilomètres de Tunis, célèbre par son palais où le bey se transporte une fois par semaine pour rendre la justice en matière criminelle. Ce palais renferme une cité militaire abritée par de hautes et épaisses murailles, défendue par l'artillerie et entourée de fossés profonds. *Souk-el-Kmis*, où se fabriquent des poteries et terres cuites. On y cultive de la vigne et des céréales. *Souk-el-Arba*, où se tient un marché important tous les quatrièmes jours. On y trafique beaucoup de produits indigènes, huile de palme, figues de Barbarie, dattes, caroubes, melons, citrons, oranges, etc. ; l'alfa fait l'objet d'un commerce considérable. C'est par cette station que l'on se rend à Aïn-Draham, charmant poste militaire situé à 20 kilomètres au

Digitized by Google

sud de Tabarka. La montagne qui le domine, le Djebel-Bir, a une altitude de 1,800 mètres.

De Tunis à La Goulette, il y a une voie ferrée établie et exploitée par des Italiens comme la précédente. La principale station est La Marsa, où est construit un superbe palais de marbre blanc et noir; tout auprès est une caserne de soldats beylicaux. Plus loin, Carthage, consistant en quelques maisons arabes construites sur les ruines de la ville célèbre. Un peu au-dessus se trouve un monastère des pères Blancs, contenant un riche musée d'antiquités carthaginoises. Enfin on arrive à La Goulette dont le port est fort beau; les navires et vaisseaux de haut bord peuvent y aborder; des murailles de granit, crénelées et armées de canons de gros calibre, le fortifient. La ville renferme de belles maisons. Chaque matin, les condamnés aux travaux forcés sont distribués dans la cité, enchaînés deux par deux aux pieds et aux mains; ils sont chargés du nettoyage de la ville et des transports à bras.

Après nous avoir parlé avec détail des diverses villes situées sur les côtes de Tunisie, M. Bocquillon nous entretient de la capitale. Les plus anciennes maisons de Tunis sont bâties à l'aide de moellons extraits des ruines de Carthage; des mosaïques, fresques, colonnades retrouvées parmi ces ruines ornent et tapissent un certain nombre d'habitations dans le quartier arabe. La ville est construite sur une pente douce, à l'extrémité d'un lac salé dont la profondeur ne dépasse pas 2m50. De Tunis à La Goulette il y a 15 kilomètres en ligne droite et 18 kilomètres par la voie ferrée.

Tunis est divisé en deux parties. La partie arabe est partagée en deux quartiers : 1° la Kasbah, qui renferme de splendides monuments, moitié en marbre, moitié en pierre, et qui servent de résidences aux juges, zaptiés (police) et généraux arabes. Il s'y trouve aussi un palais de justice et une superbe mosquée. Près de la place de la Kasbah, place ombragée par des eucalyptus, est située une caserne de zouaves toute de marbre blanc et noir. C'est dans ce quartier que se trouvent les « souks », dédale de bazars où sont étalés tous les produits orientaux : étoffes, babouches, chechias, parfums, curiosités artistiques, burnous, soies, etc.; chaque industrie occupe trois ou quatre galeries, tant pour la fabrication que pour la vente; 2° la Bab-el-Zira ou Bab-Djédid, qui renferme une autre caserne de zouaves; il s'y trouve une fort belle mosquée dont l'entrée est interdite aux Européens. Les égouts de la ville arabe aboutissent dans la ville européenne et y sont découverts, ce qui provoque des infections en temps de pluie; les égouts se déversent dans le grand lac salé et l'infectent.

La ville européenne est divisée en trois quartiers : 1° le quartier maltais, très industrieux et aussi honnête que le Maltais l'est généralement; il est peu peuplé; 2° le quartier italien,

Digitized by Google

très sale, avec plusieurs milliers d'habitants; 3° le quartier français, bien entretenu. Le palais du résident français, l'église italienne, les théâtres français et italiens sont situés sur une magnifique avenue plantée d'arbres.

Dans ce même quartier il y a un marché de provisions et d'aliments de toutes sortes. M. Bocquillon signale en passant quelques prix qui nous montrent que la vie n'est guère coûteuse; ainsi on a un poulet pour 75 centimes, une perdrix pour 75 centimes, un melon pour 10 centimes.

Le Jardin public est dirigé par un Français, la gare française est occupée par des Italiens et la gare italienne régie de même.

L'Arabe est très mélancolique; on le voit généralement assis au coin d'une muraille, n'importe où, rêveur et solitaire, ce qui ne l'empêche pas de se livrer aux jours de fêtes à de brillantes fantasias où son ardeur égale l'impétuosité de son cheval. L'hospitalité des Arabes est vantée à bon droit et atténue le mauvais effet produit par leur paresse. A propos du caractère flegmatique de ce peuple, le conférencier nous dit que l'administration du splendide collège Sadiki, établi à Tunis, ferme les yeux sur la paresse des élèves, afin de ne pas les dégoûter de l'étude!

Le pays est habitable pour tout Européen, malgré ses 58° centigrades en été et sa fraîcheur en hiver (0° à —5° en plaine et —10° à —15° dans les montagnes); on ne peut donc que désirer y voir s'établir une émigration française plutôt que de la voir se diriger vers l'Amérique du Sud.

Tels sont les traits principaux de la communication de M. Bocquillon.

M. le Président remercie le conférencier et donne la parole à M. Manès.

M. le Secrétaire général, au nom du trésorier et des commissaires des dépenses, donne lecture de la situation financière de la Société au 31 décembre 1886 et du projet de budget pour 1887.

Ce budget et les comptes de 1886 sont approuvés par l'assemblée. (Voir les tableaux du budget au *Bulletin* du 21 mars 1887, pages 191 et 192.)

M. le Président expose que le concours pour l'*Histoire du commerce de Bordeaux* est expiré depuis le 31 décembre 1886, et qu'à cette date il a été déposé au siège de la Société, pour prendre part à ce concours, un volumineux mémoire portant l'épigraphe suivant : « L'histoire du commerce est l'histoire de la communication des peuples. (Montesquieu, *Esprit des lois*.) »

Le Bureau s'est préoccupé de la nomination du jury et a demandé à la Chambre de commerce, à la Municipalité et au Recteur de nommer leurs délégués. Quant aux délégués de la Société de géographie, il y a lieu de les désigner ce soir et M. le Secrétaire général va faire part à l'assemblée des propositions du Bureau.

Digitized by Google

M. Manès rappelle que le jury du concours, en vertu de l'article 5 du programme, doit être composé de neuf membres, dont :

Deux membres nommés par M. le Recteur de l'Académie (MM. Jullian, professeur à la Faculté des lettres; Coutret, professeur d'histoire au lycée, ont été désignés le 15 février dernier);

Deux membres nommés par la Chambre de commerce (MM. Brunet, vice-président, et Adrien Sourget, membre de la Chambre de commerce, ont été désignés le 10 février);

Deux membres nommés par la Municipalité (MM. Gaden et Perrens, conseillers municipaux, ont été désignés par arrêté municipal du 3 mars courant);

Trois membres nommés par la Société de géographie commerciale.

Il ne reste plus qu'à désigner ces délégués et le Bureau propose au choix de l'assemblée MM. Marc Maurel, Gebelin et Marc.

Cette proposition est mise aux voix par le président et acceptée à l'unanimité. MM. Marc Maurel, Gebelin et Marc, sont en conséquence proclamés membres du jury du concours pour l'*Histoire du commerce de Bordeaux*. (M. Marc, non acceptant, est remplacé par M. Sarazin.)

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à dix heures et demie.

Le Secrétaire,
Albert MENGEOT.

SECTION DE BERGERAC.

Réunion du Bureau.

Séance du 15 mars 1887.

Le Bureau de la Société de géographie de Bergerac s'est réuni à l'hôtel de la sous-préfecture, le 13 mars 1887, sous la présidence de M. Henri Garrigat, vice-président.

Etaient présents : MM. Henri Garrigat, Pauliet, Labroue, Rigaud, Delhia, Allard, Laplace et Reclus.

Absents : MM. Bonnier, Girou, Dalesme.

M. le Président excuse M. Bonnier, sous-préfet, qui n'a pu assister à la séance.

Le Bureau confirme la nomination de M. Bonnier, comme président, et décerne à M. Fournier la qualité de président honoraire. M. le Secrétaire général sera chargé de porter cette décision à la connaissance de M. Fournier, en lui exprimant tous les

Digitized by Google

remerciements du Bureau pour le zèle qu'il a apporté dans la direction des travaux de la section.

Le Bureau est complété par la nomination de M. Laplace comme membre délégué, et de M. Reclus comme secrétaire général. Ces messieurs remplacent MM. Maillefert et Rebière.

M. Reclus prend place au Bureau et ouvre le présent procès-verbal en y consignant les faits qui précèdent.

Le président donne ensuite lecture d'une lettre de M. le lieutenant Malleterre se mettant à la disposition de la Société pour faire à Bergerac une conférence sur le Sud oranais. Le Bureau accepte avec reconnaissance la proposition de M. le lieutenant Malleterre et fixe la date de la conférence au samedi 26 mars, à huit heures du soir. M. Rigaud accepte la mission de faire imprimer les affiches annonçant cette conférence et cent cartes ou lettres de convocation destinées aux membres de la Société. La conférence aura lieu dans la Salle des ouvriers. L'entrée en sera gratuite et des places seront réservées pour les sociétaires et leurs familles.

L'ordre du jour appelle la discussion sur l'organisation d'un concours de géographie.

M. Pauliet, inspecteur primaire, croit savoir que la Société géographique de Périgueux aurait l'intention d'organiser, cette année, un congrès régional auquel serait annexé un concours de géographie s'étendant à toutes les écoles du département. Mais, dans le cas où ce congrès n'aurait pas lieu, la section de Bergerac pourrait ouvrir un concours limité aux écoles de la circonscription et en arrêter d'ores et déjà la forme et les conditions.

Le Bureau, après en avoir délibéré, décide que, si la Société de géographie de Périgueux renonce à son projet de réunion d'un congrès régional, il sera ouvert en 1887 un concours géographique entre les écoles primaires publiques de la circonscription de Bergerac.

Ce concours aura lieu au chef-lieu de chaque canton et coïncidera avec les examens du certificat d'études primaires.

Y prendront part les candidats au certificat d'études primaires seulement.

Une commission composée de MM. Labroue, Laplace, Rigaud, et Pauliet, sera chargée du choix et de la correction des épreuves. Il y aura autant de sujets de composition que de cantons dans la circonscription.

Le texte de chaque sujet de composition sera placé sous enveloppe fermée et remis à M. l'Inspecteur primaire.

Il sera décerné par canton deux prix d'une valeur de cinq francs chacun, soit 90 francs pour les neuf cantons.

Deux prix de la même valeur seront remis à M. le Principal du collège, qui désignera lui-même les classes auxquelles il croira devoir les attribuer.

Digitized by Google

Pour terminer, M. le Trésorier a donné connaissance de la situation financière de la Société. Il résulte du compte rendu qu'il met sous les yeux de l'assemblée, que la Société possède actuellement un excédent de recettes de 585 fr. 30.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

Le Secrétaire général,
RECLUS.

Voici la composition actuelle du Bureau de la section de Bergerac :

Président honoraire : M. Prosper Fournier, préfet des Hautes-Pyrénées.

Président : M. Bonnier, sous-préfet de Bergerac.

Vice-présidents : MM. Garrigat et Pauliet.

Secrétaire général : M. Reclus.

Secrétaire : M. Rigaud.

Membres : MM. Labroue, Girou, Allard, J. Faisandier, Dalesme.

Délégué de la section centrale : M. Laplace.

NÉCROLOGIE

Vendredi 18 mars 1887, ont eu lieu à Agen, au milieu d'une très nombreuse assistance, les obsèques de M. le trésorier-payeur général Pinède, président de la Société de géographie agenaise, qui fait partie du Groupe géographique du Sud-Ouest.

Membre de la Société depuis le mois de mars 1881, M. Pinède avait été élu président de la section au mois de novembre de la même année.

Très dévoué aux intérêts de la Société, et très désireux de la voir prospérer, il comptait sur quelques conférences publiques que feraient à Agen, cette année, des explorateurs ou des géographes connus pour donner une nouvelle impulsion à la Société en augmentant le nombre de ses membres.

M. Pinède était âgé de soixante-treize ans. Il avait été sous-préfet du Jura et préfet du Cantal, avant d'entrer dans les finances.

D'un caractère bienveillant et affable, d'un esprit cultivé, M. Pinède emporte avec lui de nombreux regrets.

M. V.

Le Gérant : **J. MANÈS.**

Digitized by Google

OBSERVATOIRE ASTRONOMIQUE DE BORDEAUX

(STATION DE FLOIRAC)

Observations météorologiques de Février 1887.

DATE	ÉTAT ATMOSPHÉRIQUE A 9 HEURES DU MATIN						TEMPÉRATURE	
	PRESSION	TEMPÉR.	HUMID	CIEL	VENT	PLUIE	MINIMA	MAXIMA
	mm	°				mm	°	°
1	761,90	2,9	97	couvert brouillard.	S.-E. t. faible.	0,2	1,4	8,1
2	62,03	2,9	98	couvert brouillard.	S.-S.-E. t. faible.	4,2	2,1	9,1
3	66,87	8,9	89	couvert.	S.-S.-E. t. faible.	0,4	7,9	13,7
4	68,67	7,2	88	beau.	E. faible.	0,0	4,1	14,7
5	66,91	8,1	76	presque beau.	S..-E. modéré.	0,0	5,2	15,1
6	69,11	5,1	99	brouillard sans vue.	S.-S.-E. calme.	0,2	4,5	7,4
7	68,46	2,0	84	presque beau.	N.-N.-E. faible.	0,0	0,2	6,7
8	62,41	0,7	60	beau.	N.-N.-E. faible.	0,0	—2,1	6,2
9	63,93	— 1,5	82	beau.	N.-N.-E. faible.	0,0	—3,5	4,1
10	59,30	— 5,0	80	presque beau.	N.-N.-E. faible.	0,0	—5,9	—0,7
11	58,00	— 3,5	77	nuageux.	N. faible.	0,0	—7,2	4,5
12	56,20	0,5	81	très nuageux.	N. faible.	0,0	—4,2	8,4
13	55,01	2,4	77	couvert.	N.-E. faible.	3,1	—1,3	8,8
14	56,23	2,1	85	presque beau.	E.-S.-E. t. faible.	0,0	—1,2	8,7
15	55,98	2,4	87	couvert.	E.-N.-E. faible.	0,4	1,1	6,2
16	61,34	— 0,3	90	couvert brouillard.	N.-W. faible.	0,1	—2,1	3,6
17	61,52	— 1,6	88	presque beau.	N.-N.-E. t. faible.	0,0	—4,0	5,5
18	60,99	— 1,3	78	presque beau.	E.-N.-W. très faible.	0,0	—4,9	6,5
19	58,16	2,5	86	couvert.	S.-E. t. faible.	0,0	—0,3	8,7
20	60,43	4,8	75	couvert.	N. faible.	0,0	3,1	5,3
21	61,01	3,0	81	couvert.	S.-S.-E. faible.	0,0	1,1	7,8
22	61,91	6,5	93	couvert brouillard.	S.-S.-E. t. faible.	0,8	3,9	9,4
23	65,30	7,2	91	presque couvert.	E.-N.-W. très faible.	0,0	4,5	12,3
24	63,20	9,1	69	beau.	S.-E. faible.	0,0	3,7	16,6
25	64,13	8,9	84	très nuageux.	S. très faible.	0,0	4,7	12,5
26	65,64	6,0	93	presque beau.	N.-E. t. faible.	0,5	0,2	14,3
27	63,80	6.4	74	beau.	N.-E. faible.	0,0	1,4	13,3
28	65,89	7,7	59	presque beau.	E.-S.-E. faible.	0,0	1,3	14,6

Bordeaux. — Imp. G. GOUNOUILHOU, rue Guiraude, 11.

Digitized by Google

EMIN-PACHA ET L'EXPÉDITION STANLEY

La découverte de l'Afrique sera la gloire de notre siècle. Elle avance à pas de géant et va s'achever sous nos yeux. Il est vrai que la conquête en est le mobile, et que l'amour du lucre, ou si l'on veut l'esprit de négoce qui lui sert de stimulant, aidé des capitaux et des ressources de la civilisation moderne, explique en partie ses étonnants progrès. Cela d'ailleurs n'est pas nouveau : aux mines d'or du Pérou ont succédé les mines d'ivoire du Congo, et c'est tout. Le résultat n'en sera pas moins, comme pour l'Amérique, après des maux passagers un grand et durable bien.

Au premier rang peut-être des découvreurs du continent noir, la postérité placera sinon comme le plus bienfaisant, du moins comme le plus intrépide et le plus bruyant, le plus heureux et le plus habile, — le dernier des condottieri (si la race en devait jamais s'éteindre), — l'héroïque Stanley. Il a eu toujours l'art, le génie de bien choisir son but et de frapper des coups retentissants. Depuis qu'il a constitué et remis en de royales mains son État du Congo, il semblait vouloir prendre du repos et il en avait le droit. Mais la nostalgie de l'Afrique l'a repris, et comme il débuta par retrouver et réconforter Livingstone, il veut finir par retrouver et sauver Emin-bey, et du même coup remonter le premier l'Ouellé comme le premier il descendit le Congo. Tout d'ailleurs ne marche pas à souhait dans l'État qu'il a créé : le voisinage des Arabes n'y va pas sans de fâcheux accidents ; la main du maître a besoin de s'y faire sentir. Dans cette lutte engagée entre l'Arabe et l'Européen dont l'Afrique est le théâtre et l'enjeu, l'arrivée de Stanley assisté de l'or et du fer de l'Europe sera d'un effet peut-être décisif, à coup sûr considérable. Achever l'État qu'il a fondé

Digitized by Google

en lui donnant toute son extension vers l'est et le nord, le doter à la fois d'une route et d'un débouché sur le Nil, l'assurer vers ce fleuve d'une frontière solide et faire reculer les négriers arabes en les prenant à revers et les menaçant sur leurs derrières, — tel est son but sans doute, et la raison de la voie qu'il a choisie. Étonner l'Europe, terrifier l'Islam, sauver l'œuvre d'Emin-bey, et qui sait, peut-être même ressaisir le Soudan et conquérir l'Égypte, tels sont, n'en doutez pas, les rêves dont il se berce.

Nul doute qu'il réussisse. Il a tout ce qu'il faut pour cela : la résolution et le calcul, le défaut de scrupules, la connaissance des lieux, l'ascendant du caractère, l'argent, la force, le prestige du passé.

Ainsi tout dans cette entreprise, l'importance du but, la portée des résultats, le choix des voies et moyens, la grandeur de l'effort, la certitude du succès, sans compter l'effet de l'éloignement, tout se réunit pour exciter au plus haut point la curiosité, l'intérêt (tous les genres d'intérêt), la sympathie, l'attente (1).

I.

Emin-bey, aujourd'hui Pacha de par le Khédive, s'appelle de son vrai nom Édouard *Schnitzer* (2). Il n'est pas, comme tous les journaux l'ont répété jusqu'ici, originaire de la Silésie autrichienne : il est bel et bien Prussien. Il est né, en effet, — nous dit M. Wolkenhauer, de Brême, qui paraît fort bien informé (3), — à Oppeln, dans la Silésie prussienne, le 28 mars 1840. Il a fait des études solides aux Universités de Breslau, de Berlin et

(1) Nous avons résumé pour le *Bulletin* les nouvelles données sur Emin et l'expédition qui va le délivrer par le *Mouvement géographique* de Bruxelles, et particulièrement les numéros 1-4, de la présente année 1887. Nous avons emprunté au Moniteur de l'Etat du Congo jusqu'au titre de notre article : c'est la source première et principale de ce que nous savons sur cette intéressante région de l'Afrique.

(2) Et non Schnitzler.

(3) *Deutsche geographische Blætter*, Bremen, 1887, Heft 1, page 63.

Digitized by Google

de Kœnigsberg et y a révélé de bonne heure des qualités de premier ordre dans les sciences naturelles. De bonne heure aussi le goût des voyages lui vient, et pour le satisfaire il tire parti de sa profession de médecin (1). L'Orient l'attire d'abord; après quelque séjour dans la péninsule hellénique, il est attaché à l'armée d'Ismaël Hacki Pacha, officier général ottoman, et le suit à Trébizonde, à Erzeroum, à Janina. Médecin et naturaliste distingué, il utilise ses loisirs pour se familiariser avec les langues de l'Europe et de l'Orient, et devient rapidement un linguiste éminent (1870-1873). Il se rend ensuite en Égypte vers 1875 et entre comme médecin dans l'armée du khédive. Gordon, alors gouverneur du Soudan égyptien, l'attache à sa propre armée en qualité de médecin en chef, et l'emmène à Khartoum (1876). Entre-temps il lui confie dans la région des Lacs diverses missions dont Emin-effendi (c'était le grade dont il avait été décoré d'abord) se tira avec succès (2). Emin passe bientôt bey et est nommé gouverneur de la province égyptienne de l'Équateur (1878).

Emin-bey a montré des aptitudes variées. Il a réussi comme administrateur aussi bien que dans la diplomatie, sans parler de ses travaux scientifiques sur la faune et en particulier l'ornithologie du Soudan égyptien qui sont des plus remarquables. Il avait su se concilier les bonnes grâces du fameux Mtésa, roi de l'Ouganda : il réorganisa la province que Gordon lui confiait et que les abus du gouvernement égyptien et la traite des nègres avaient troublée, tandis que l'insurrection mahdiste qui se préparait achevait de ruiner l'autorité du Khédive, ébranlée par les excès de ses agents. Le résultat des efforts d'Emin-bey est surprenant : alors que tout le bassin moyen du Nil, Nubie et Soudan oriental, se détachait de l'Égypte, que Khartoum était pris et détruit et que Gordon succombait sous les coups du Mahdi, Emin, sans autre secours que son influence et coupé de l'Égypte par l'insurrection victorieuse, se maintenait dans

(1) S'il faut en croire M. Chaillé-Long, Schnitzer se serait même fait musulman, d'où son nom actuel d'Emin (*Nouvelle Revue*, 15 mars 1887).
(2) *Afrique explorée*, 1887, page 20.

Digitized by Google

le pays des rivières sans être inquiété et y faisait régner un ordre relatif.

L'histoire de son administration [1] se divise en deux parties : de 1878 à 1882, il relève les postes détruits, entretient les routes, stimule le travail, accroît les revenus du Khédive tout en rendant moins lourds les impôts qu'il perçoit et étend son autorité bienfaisante sur tout le pays des rivières, région arrosée, peuplée et fertile qui s'étend dans l'angle obtus formé par le Nil (Bahr-el-Djebel) de Foveira entre les lacs au confluent du Sobat à l'est, et le Bahr-el-Arab au nord. Les stations égyptiennes, au nombre de quarante, étaient reliées par des communications postales hebdomadaires. Au déficit qui atteignait près d'un million de francs en 1878 avait succédé un excédent de 200,000 francs. Les indigènes, pleins de bonne volonté et d'adresse, avaient appris à fabriquer des wagons et à mettre au joug les bœufs dont ils sont si fiers. Bons cultivateurs pour la plupart, ils récoltent du froment, du riz, du café, de l'indigo, du coton qu'on leur a appris à tisser. Emin-bey utilisait ses connaissances médicales : il avait organisé un hôpital à Lado, sa résidence [2], et y donnait des consultations. Des vapeurs parcouraient le Nil. Il trouvait le temps de faire des recherches scientifiques et d'écrire ses observations le soir, à la lueur des chandelles qu'il avait fabriquées lui-même [3].

II

Le soulèvement du mahdi à la fin de 1881 est venu interrompre cette action bienfaisante et remettre en question les résultats obtenus par Emin. De bonne heure celui-ci en prévit le danger et chercha à le conjurer. Il se rend à Khartoum en 1882 pour mettre le gouvernement égyptien sur ses gardes, lui offrir ses bons offices et en recevoir des instructions. On refusa ses offres d'intervention et on le renvoya à son poste

(1) *Gazette géographique*, D. Kaltbrunner, 1887, p. 85.
(2) Il y avait planté des eucalyptus.
(3) *Afrique explorée*, 1887, page 21.

Digitized by Google

avec des recommandations banales. Il repartit de Khartoum le 15 juin 1882 et fut, dès lors, complètement abandonné à lui-même. Depuis bientôt cinq ans, il a été coupé du monde civilisé et bloqué dans sa province. Du moins, il est resté libre; d'autres ont été moins heureux. Dès le début de 1884, Lupton-bey, gouverneur du Bahr-el-Gazal, attaqué par les mahdistes et trahi par les siens, a été pris et emmené à Omdurman, où il se trouve encore.

Emin-bey se trouvait en ce moment dans le pays des Monbouttous, sur le haut Ouellé, qu'il explorait et où il réunissait des collections de zoologie. Il se hâte de rentrer à Lado et se prépare à la résistance. Mohammed-Ahmed (le Mahdi) lui enjoint de cesser ses fonctions et de se rendre. Beaucoup de ses soldats, Danaglas pour la plupart (1), l'abandonnent, emportant leurs armes et les munitions de ses magasins. Un corps entier déserte en masse avec son commandant. Ces pauvres gens avaient hâte de rentrer chez eux avant que la retraite fût coupée, et l'événement leur donna raison.

Emin tient bon cependant, tout en affectant envers le Mahdi une grande déférence. « Je lui fis écrire alors, dit-il dans une lettre à Schweinfürth (2), une lettre des plus humbles où je lui faisais ma soumission, démarche qui m'avait été du reste catégoriquement imposée. Les ennemis donnèrent dans le panneau, et la plus grande partie de leurs hordes se dirigèrent, je ne sais pour quel motif, vers le Kordofan : ce fut notre salut! »

Une partie de ses soldats, de braves nègres soudanais, lui étaient restés fidèles. Il met à profit le répit qui lui est laissé, se porte, avec les débris de ses troupes, à Amadi, à cinq journées de marche au nord-ouest de Lado, et s'y établit fortement. Quand les hordes mahdistes reparurent, Amadi était en état de défense et leur barra la route du Nil. Cette vaillante poignée d'hommes repoussa les assauts de Keremellah, lieutenant du Mahdi. Ici, les lettres d'Emin présentent quelque obscurité : a-t-il tenté de s'ouvrir un passage vers le nord, ou

(1) Gens de Dongolah, sur le Nil, dans la Nubie.
(2) *Bollettino della Società italiana*. Roma, décembre 1886, page 992.

Digitized by Google

bien a-t-il été rappelé à Lado? Toujours est-il qu'il se sépara de sa troupe, que la famine contraignit d'évacuer le poste d'Amadi. Ses soldats, bien qu'affaiblis par des privations de tout genre et exténués par la disette d'aliments, réussirent à s'ouvrir un chemin vers le sud, et firent une retraite digne d'admiration. L'ennemi les suivit jusque dans le Makaraka, au sud du pays des Monbouttous. Là, Keremellah essuie une défaite sanglante à Rimo, en avril 1885, et se décide à abandonner la partie et à reculer vers le nord. Le gros des troupes d'Émin put alors se replier sur le Nil, et rejoignit paisiblement son chef à Lado.

C'est alors qu'Emin fut mis au courant des événements qui venaient de se passer au nord. Le lieutenant du Mahdi, ce Keremellah, lui fit savoir par écrit, sans doute pour l'amener à composition, que Khartoum avait été pris et rasé par les troupes du prophète, et que Gordon, « l'ennemi de Dieu », avait été massacré (janvier 1885). C'étaient les premières nouvelles que l'on recevait à Lado de l'extérieur depuis deux ans entiers; les dernières dataient de mai 1883, et l'on était en mai 1885.

Emin doutait de la vérité de ces nouvelles et voulait encore espérer que le Soudan était toujours aux mains des Égyptiens. Il eut un moment la pensée de tenter de se retirer par le nord; mais les forces de ses hommes étaient à bout, ses provisions épuisées. Beaucoup étaient rentrés dans le Makaraka, leur pays d'origine, évacué par les mahdistes. Les autres étaient dans un état lamentable, les vêtements en lambeaux, sans chaussures : ils avaient mangé leurs souliers pour apaiser leur faim.

Il fallut évacuer Lado, trop difficile à défendre, et remonter vers les lacs, dont la région accidentée et épargnée par la guerre offrait plus de ressources. Ce fut un crève-cœur pour Emin d'abandonner ces postes créés ou réorganisés par lui pour le gouvernement égyptien, qu'il avait embellis, fortifiés, assainis, reliés par des routes et dont il avait exploité les richesses. Mais les magasins étaient vidés, le commerce tari, la population en fuite ou méfiante, la culture arrêtée. On se résigna à un exode douloureux, mais nécessaire.

Digitized by Google

Le siège du gouvernement (s'il peut encore être question de gouvernement) est transféré à Ouadélaï, sur le Nil, à huit ou dix jours de distance, et en amont de Lado. Cette station, désormais célèbre, située à deux ou trois journées du lac Albert, est couverte au nord par des montagnes qui s'étendent à droite et à gauche du fleuve, et lui font faire un angle aigu assez brusque : c'est le coude de Doufilé, auquel succède le rapide de Fola, appelé par Wilson la huitième cataracte, et dont le talus écumant barre complètement la navigation (1). En amont, elle est libre et facile depuis le Mvoutan Nzigué (lac Albert), sur lequel — précieuse ressource — flottent deux steamers, portés là autrefois par 4,800 nègres aux ordres du khédive.

III

C'est là qu'Emin-bey s'installa avec ses fidèles et qu'il est parvenu à se maintenir jusqu'à présent. Il avait encore avec lui 2,000 hommes environ, presque tous des nègres dont il avait su gagner le cœur, et qui lui donnèrent des preuves d'une fidélité et d'un dévouement sans limites. Les menaces terribles du Mahdi ne les avaient pas ébranlés : sans vêtements (sauf quelques peaux de bêtes), sans argent, sans souliers, presque sans pain, ils l'avaient suivi et continuaient à le servir sans murmures. Beaucoup avaient succombé, surtout des officiers, soit de fatigue, de dénûment, soit dans des luttes sanglantes; le reste s'était serré autour de son chef, décidés, suivant le mot touchant d'Émin, à partager avec lui la mauvaise comme la bonne fortune. Le plus pressant était de les vêtir : il y avait bien des jours que le loisir leur avait manqué de tisser le coton qu'ils récoltaient au bord du Nil. Emin réussit à renouer d'amicales relations avec un ancien ami, Kabréga, le bon roi de l'Ounioro, dont il n'était séparé que par le lac Albert. C'est alors que les deux steamers furent mis à réquisition; ils ne lui ont pas été d'une médiocre utilité pour se ravitailler ou se défendre.

(1) E. Reclus, tome X, le *Nil*, page 65.

Digitized by Google

Il tenta encore, à plus d'une reprise, de rétablir ses communications avec ses anciens administrés, les habitants du pays des rivières. Les indigènes du Soudan nilotique : Bari, Dinkas, Chir, exploités durement par l'Égypte, se sont vengés sur les stations abandonnées du Nil, dont les principales, Lado, Régaf, auraient été détruites. Un petit corps qu'Emin avait expédié vers Fachôda, sur le Bahr-el-Abiad (Nil blanc), aurait été dispersé, sinon détruit, par les Dinkas. Toutefois, il se flatte d'avoir dompté cette révolte et cruellement châtié les rebelles. Ses lettres, datées du 31 décembre 1885, respirent une certaine confiance : il avait encore des munitions pour une année et ne parlait pas de renoncer à se maintenir.

Son courage n'a pas faibli, mais son isolement lui pèse, et l'abandon où l'Égypte et l'Europe l'ont laissé lui arrachent une plainte touchante qu'on ne peut entendre sans compassion.

« Depuis qu'il m'a été possible de vous écrire pour la dernière fois, écrit-il à Gotha, au directeur des *Mittheilungen* (1), il s'est passé pour nous des années pleines d'événements, et vous-même avez dû nous compter depuis longtemps parmi les morts. Mais il ne devait pas en être ainsi, et quoique abandonnés et délaissés par notre propre gouvernement et séparés du monde entier, nous continuons toujours à lutter péniblement contre les coups de l'adversité.

» Nous sommes ici comme des navigateurs échoués au pôle nord; seulement, nous ne comptons plus sur une expédition de secours. Advienne que pourra! la discipline est sauve, et je dois rendre à mes compagnons d'épreuve cette justice qu'ils ont dépassé ce que j'avais pu attendre d'eux. Ma poignée d'hommes, et surtout mes troupes de nègres nus et manquant du plus nécessaire, réduits souvent pendant des mois entiers à une poignée de *dourah,* me sont restés fidèles jusqu'ici, malgré toutes les tentations et les souffrances...

» Que ne donnerais-je pas pour une vieille feuille d'une

(1) Ces lettres n'étaient point parvenues à leur destination, pas plus que n'étaient parvenues à Émin les lettres que lui avait adressées le gouvernement égyptien.

Digitized by Google

gazette, pour un journal ou un livre! Cependant, nous n'avons pas de motifs de nous plaindre. Il viendra sans doute des temps meilleurs, et nous avons eu tout le loisir de nous instruire à l'école de l'adversité. Mais s'il m'était resté l'ombre d'un doute au sujet de la capacité des nègres et de la confiance que l'on peut avoir en eux, ces derniers temps m'ont fourni la preuve la plus éclatante en leur faveur et m'ont appris que la race noire n'est certes pas inférieure à toute autre en fait d'intelligence, mais qu'elle en surpasse beaucoup par son abnégation (1). »

(A suivre.) E. Marc.

Les travaux du port de Lisbonne.

Le gouvernement portugais vient de mettre en adjudication un ensemble très important de travaux ayant pour but l'amélioration du port de Lisbonne. Les soumissions, reçues dans cette ville le 26 mars 1887 (2), doivent être accompagnées d'un cautionnement de trois millions de francs. Le gouvernement se réserve de choisir le soumissionnaire dans un délai de quinzaine, et celui-ci sera tenu d'avoir commencé les travaux dans les trente jours qui suivront l'acceptation, et de fournir, au complet dans les trois mois, les plans de détail prêts à servir pour l'exécution. Le délai de garantie après réception définitive sera d'une année pour tous les ouvrages en fer, de trois ans pour tous les autres ouvrages.

L'entreprise consiste dans la création de sept nouveaux bassins, et d'un mur de quai le long du Tage.

On se promet, au point de vue du développement du commerce de Lisbonne, les meilleurs résultats des travaux projetés, et la création du mur longitudinal, notamment, aura l'avantage,

(1) *Gazette géographique,* 25 novembre 1886.

(2) Au moment de mettre sous presse, nous apprenons par la *Revue du Portugal* de mars 1887 qu'il n'a été présenté qu'une soumission, celle de M. Hersent, le célèbre entrepreneur des travaux du port d'Anvers.

Digitized by Google

du moins on l'espère, de contribuer d'une manière importante à l'assainissement de la ville.

Notons que le tonnage total du port de Lisbonne a dépassé trois millions et demi de tonneaux en 1883, alors qu'il n'était que d'un million quinze ans auparavant.

L'embouchure du Tage est remarquable par la constance avec laquelle la profondeur d'eau s'y maintient. On attribue ce précieux avantage à l'existence d'un vaste élargissement intérieur appelé *mar da Palha,* situé en face de Lisbonne, lequel, à chaque marée, détermine une sorte de chasse naturelle, admirablement propre à empêcher tout exhaussement du fond entre Lisbonne et l'Océan.

Plusieurs ingénieurs portugais et étrangers ont présenté des études relatives à cette œuvre considérable. Le concours a eu lieu en février 1886. L'avant-projet de M. Mendes Guerreiro a été choisi; MM. Mattos et Loureiro ont été désignés par le gouvernement pour établir, d'après les données de M. Guerreiro, le projet définitif, qui vient de recevoir l'approbation exécutoire de l'autorité compétente.

(Résumé, d'après l'*Engineering* du 4 mars 1887, par J. V., membre correspondant.)

Notes sur la Nouvelle-Galles du Sud.

La Nouvelle-Galles du Sud abonde en richesses minérales, est-il dit dans une publication officielle du gouvernement de cette colonie. La valeur totale extraite du sous-sol depuis l'origine jusqu'à la fin de 1884 a été de 1,524 millions de francs.

Ce total se décompose comme suit :

Or.....F.	884,000,000
Argent.....	4,500,000
Charbon.....	389,000,000
Schiste et pétrole.....	18,500,000
Étain	124,000,000
Cuivre.....	99,500,000
Fer.....	4,500,000
Total.....F.	1,524,000,000

Digitized by Google

L'antimoine, le plomb, l'amiante, le bismuth et divers autres produits minéraux n'entrent pas dans le total ci-dessus.

Le recensement de 1881 indiquait 18,873 mineurs, occupés de la manière suivante :

Extraction de l'or	des terrains d'alluvion.....	7,109	hommes.
	des quartz.....	1,947	—
Extraction	de l'étain.....	4,530	—
	du cuivre.....	1,177	—
	du bismuth.....	12	—
	du charbon.....	4,297	—

La surface totale des terrains exploités au point de vue minier était, durant la même année 1881, de 45,000 hectares.

La valeur des richesses minérales extraites pendant la période décennale :

1832-1841	a été de.....	F.	2,031,900
1841-1851	—		15,874,400
1852-1861	—		356,915,900
1862-1871	—		415,964,400
1872-1881	—		586,047,200

Depuis l'année 1884, la production en argent s'est considérablement accrue. La colonie de la Nouvelle-Galles du Sud, dit une autre publication officielle, possède les gisements les plus riches, les plus accessibles, les plus étendus de tout l'hémisphère sud, en charbons de toute nature, gisements qui finiront par en faire la plus grande et la plus riche de toutes les colonies australiennes.

La surface approximative des terrains houillers de la colonie est de 720,000 hectares.

Les gisements principaux sont situés le long de la côte, au nord et au sud de Sydney; la limite méridionale sur le bord de la mer est à Ulla-Dulla; au nord, les couches carbonifères s'arrêtent, sur la côte, auprès de Newcastle, mais à l'intérieur elles s'étendent un peu plus loin vers le nord. C'est là le grand bassin central, duquel partent encore des couches plus ou moins puissantes, orientées vers diverses directions, par exemple, au sud de Coal Cliff, jusqu'au voisinage de Shoalhaven (72 kilomètres de distance), et à l'ouest, vers les montagnes Bleues (où

Digitized by Google

les couches affleurent le sol), la vallée de Lithgow, Wallerawang, etc.

C'est en 1802, près de Newcastle, à 160 kilomètres au nord de Sydney, que le charbon fut pour la première fois exploité, et c'est encore de là que la colonie tire son principal approvisionnement. Ce port offre de grandes facilités d'embarquement, des grues à vapeur et hydrauliques, pouvant manœuvrer environ 16,500 tonneaux métriques par jour.

La couche supérieure carbonifère du district oriental a, d'après le géologue du gouvernement, un peu plus de 146 mètres d'épaisseur. Cette couche, qui épouse la forme des sédiments marins déposés sur la couche inférieure de charbon, est recouverte de plus de 152 mètres de grès. La couche se compose de onze lits, dont le plus bas a 3 m. 05 d'épaisseur, et se trouve à 7 m. 50 au-dessus des couches neptuniennes. Ce lit affleure à la surface sur la ligne du chemin de fer, près de Bowensels. Il s'incline au nord-est sous un angle de 3 à 5 degrés, et par suite l'exploitation en est facile. Comme il s'étend sous une vaste étendue de chaînes de montagnes, vers le nord et vers l'est, il sera inépuisable pendant plusieurs générations.

En 1833 la colonie produisit, dit-on, environ 333 tonneaux métriques de charbon; la production s'est successivement élevée à 2,835 tonneaux (chiffre de 1884), prix moyen 11 fr. 10 par tonneau métrique, valeur totale pour ladite année : 31 millions et demi.

Plus de mille navires concourent au trafic de ce charbon qui s'exporte surtout à Victoria, Hong-Kong, San Francisco, dans l'Australie méridionale, à Manille, au Japon, à Valparaiso, Honolulu, dans l'Inde, la Tasmanie, la Nouvelle-Zélande et Queensland.

Une certaine variété de schistes à pétrole dont l'analogue se retrouve en Écosse (ceux-ci sont toutefois plus riches en hydrogènes carbonés volatils) se présente sous la forme de culots, dont l'épaisseur varie de quelques centimètres à 1 m. 50.

Le schiste de Hartley donne 670 litres d'huile brute ou un peu plus de 500 mètres cubes de gaz par tonneau; le pouvoir

Digitized by Google

éclairant est de 40 bougies. Ce schiste est mélangé dans une large proportion au charbon ordinaire pour la fabrication du gaz, soit sur place, soit en Angleterre, en Amérique, etc. Deux compagnies se sont formées pour retirer, de cette matière première, du pétrole et d'autres produits.

On a pu remarquer que c'est l'or qui entre pour la plus grande part dans le total de la valeur des produits minéraux énumérés ci-dessus. — En 1839, le comte Paul Strzlecki découvrit l'existence du précieux métal dans le district de Wellington. En 1841, le révérend W.-B. Clarke prophétisa qu'on trouverait en Australie l'or en quantité considérable, et trois ans plus tard sir R. Murchison confirma par le raisonnement scientifique l'exactitude de cette théorie.

La découverte de l'or en Californie vers cette époque fit émigrer bien des gens à la côte occidentale de l'Amérique du Nord. M. Édouard H. Hargreaves était du nombre. Connaissant à fond la Nouvelle-Galles du Sud, il fut très frappé de la similitude de formation géologique des deux pays; sous cette impression, il revint en Australie; et le 12 février 1851, il découvrit de l'or à Lewis Pond's Creek, près de Bathurst.

L'histoire de l'exploitation de l'or est de longue haleine, et elle a été faite trop souvent pour qu'il y ait lieu de la répéter ici.

Durant les trente-deux ans qui suivirent la divulgation de la découverte d'Hargreaves, il a été retiré du sol, par divers procédés, de l'or pour plus de 875 millions de francs.

La monnaie royale de Sydney a frappé en trente-sept ans, jusqu'à 1883 inclus, 1,300 millions de francs en or, et en 1884 elle en a reçu 105,000 onces (3,264 kilog.).

Les terrains aurifères ont environ 181,000 hectares de superficie. En fait, il est probable que les champs d'or s'étendent, sauf de courts intervalles, sur toute la longueur de la colonie, quoiqu'il y ait dans l'intérieur de vastes régions encore inexplorées. Il est probable que, pendant bien des années, on fera encore des découvertes. Même là où on sait qu'il y a de l'or, on n'a (sauf de rares exceptions) pas travaillé les veines de quartz jusqu'à une grande profondeur. La mine la plus profonde de la

Digitized by Google

colonie est Adelong, où l'on a élevé du quartz précieux d'une profondeur de 314 mètres. Les terrains d'alluvion, dans certains cas, ont été exploités jusqu'à une soixantaine de mètres de profondeur.

L'argent a été reconnu en divers points de la colonie, mais jusqu'à 1884 les mines de Boorook étaient les plus importantes en exploitation.

En 1884, s'ouvrit l'exploitation de plomb argentifère du district de Silverton, près de la frontière occidentale de la colonie, et en 1885 on produisit pour 2,707,000 francs d'argent et de minerai de plomb argentifère. Une autre mine importante d'argent et d'or a été ouverte récemment à Sunny Corner, dans le district de Bathurst; la valeur totale de l'argent produit dans la colonie, en 1883, a été de 464,075 francs. Durant la période décennale qui se termine au 31 décembre 1885, la colonie a produit pour plus de 10 millions d'argent et de minerai de plomb argentifère.

A mesure que le district de Silverton sera plus exploité, et que les communications deviendront plus faciles entre la Nouvelle-Galles du Sud et l'Australie méridionale, cette production augmentera, et l'argent sera menacé de perdre la qualité de métal précieux.

Jadis le minerai d'argent était traité en Europe, mais maintenant il y a des fonderies à Silverton et à Sunny Corner.

Les principaux gisements de cuivre sont ceux de Cobar, Nymagée, Mount Hope, Thompsons'Creek et Bolara. En 1884, la colonie en a fourni près de 7,400 tonneaux valant 9,096,350 francs. Surface de la région cuprifère: 17,379 hectares.

La production qui, en 1872, était d'environ 1,500 tonneaux métriques, s'est élevée en 1883 à 6,500. On compte sur d'autres vastes gisements à exploiter à mesure que la contrée s'ouvrira.

Pour l'étain, signalé vers 1851 par le révérend B. W. Clarke, il n'a été attaqué qu'en 1871, donnant cette année-là 900 tonneaux, valeur 1,192,600 francs. En 1884, ces chiffres sont devenus 5,300 tonneaux et 5,195,700 francs.

Digitized by Google

C'est surtout dans le nord de la colonie que se rencontrent les minerais d'étain. Ils se trouvent surtout dans le lit des cours d'eau actuels ou anciens, quelquefois même à une profondeur au-dessous de la surface qui peut aller jusqu'à 60 mètres. — Les granites stannifères de la Nouvelle-Galles du Sud appartiennent à la même ère géologique que ceux de la Cornouailles, et il faudra bien des années pour les épuiser. La qualité de cet étain est, dit-on, excellente.

L'industrie du fer, dans la Nouvelle-Galles du Sud, est encore insignifiante. Elle promet de grandir quand la colonie sera plus complètement organisée et la contrée mieux ouverte. Il existe de vastes gisements de fer heureusement situés dans le voisinage de charbon et de calcaire.

Le minerai de Mittagong, dans le district méridional, contient 66 0/0 de fer.

Celui de Wallerawang consiste en oxyde magnétique et en oxyde brun hydraté. On a trouvé aussi des dépôts d'oxyde de manganèse et de chrôme, mais ils n'ont pas encore été traités industriellement; il en est de même du zinc.

L'antimoine, sous forme d'oxyde ou de sulfure, se rencontre en bancs irréguliers, mêlés de quartz, surtout dans les districts de Macleay, Armindale, Clarence et Cudgelong.

Les terrains tertiaires des districts de Burgera, Javerelle et Cudgelong contiennent des diamants, blancs, jaune paille, bruns, d'un vert léger, et noirs. On en a trouvé jusqu'ici, dans l'ensemble de la colonie, 12,000, dont le plus gros pesait 5 carats 5/8. On connaissait dès 1851 l'existence de diamants dans le sol de la Nouvelle-Galles du Sud; mais ce n'est que depuis 1869 qu'on s'en est occupé sérieusement.

On trouve aussi quelques rubis, saphirs, opales, etc.

Le sol de la colonie renferme la plupart des minéraux utilisables pour les constructions : grès, marbre des époques silurienne et dévonienne, marbre noir et blanc, granit, ardoises, serpentine verte, pâle et foncée.

Tels sont les plus importants produits naturels de la colonie.

Analysé, d'après l'*Engineering*, par J.-V., membre correspondant.

Digitized by Google

NOTES SUR DIVERS PRODUITS

Café du Brésil. — Les premières plantations régulières de café, au Brésil, furent établies, vers le commencement de ce siècle, par un Flamand, nommé Moke; depuis ce temps, l'exportation a pris un accroissement remarquable : en 1800, on exporta environ 13,000 kilog. ; en 1820, 7 millions; en 1840, 76 millions et en 1884, 360 millions de kilogrammes. La Société *Centro da Lavoura e Commercio* stimule la culture et la bonne récolte, les aires de séchage sur le sol ont été remplacées par des aires dallées, etc. La qualité va continuellement en s'améliorant, de sorte que, sur certains marchés, c'est devenu une habitude de donner aux cafés du Brésil des noms de certains cafés regardés comme supérieurs, tels que moka, martinique, ceylan fin, etc., réservant le nom de café Brésil aux moindres qualités. Le comptoir de dégustation à l'Exposition d'Anvers a montré l'excellence du café Brésil.

L'huile de sésame est extraite, aux Indes et en Europe, des graines du *Sesamum indicum* L. de la famille des *Pedalinées*, voisine de celle des *Bignoniacées;* il y a deux variétés de graine de sésame, la blanche ou jaune et la brune; certains auteurs font deux espèces de ces variétés, et attribuent la graine jaune au *Sesamum indicum* L., et la graine brune au *S. orientale* L. Le sésame paraît originaire des îles de la Sonde, d'où il a été transporté, depuis un temps immémorial, aux Indes, et de là, plus tard, en Afrique et en Amérique; on le cultive actuellement aux Indes, en Chine, au Japon, en Orient, en Egypte, dans l'Afrique occidentale, au Brésil, etc. Cette huile douce est employée aux Indes, en Orient, etc , pour l'alimentation et l'éclairage; elle sert en Europe dans la fabrication des savons et quelquefois pour falsifier d'autres huiles. La fraude peut se découvrir de la manière suivante : sur un papier blanc, on pose une vitre sur laquelle on laisse tomber 10 ou 15 gouttes d'huile, puis, au moyen d'un bâton, ou tube, de verre, une goutte d'acide sulfurique; la tache présentera, pour l'huile de sésame, des bords colorés en carmin, ce qui n'a pas lieu pour les autres huiles, qui ont chacune leur tache caractéristique.

Les tourteaux, résidus de l'expression, mélangés de miel, sont vendus, en Orient, sous le nom de *Halva;* les graines rôties sont mangées au Japon.

L'usage, très ancien aux Indes, d'employer l'huile de sésame pour l'éclairage donne l'explication de la célèbre phrase « Sésame, ouvre-toi » de l'histoire d'Ali-Baba et des 40 voleurs; cette expression signifie aux Indes : « apportez les lumières, allumez les lampes ». Les autres graines nommées, le froment, l'orge, ne fournissant pas d'huile éclairante, n'ouvraient pas la caverne.

Digitized by Google

L'huile de sésame porte divers noms : *duhn-es-simsim* chez les Arabes (*duhn*, huile); *gergelim*, *gingelly*, *jugeoline*, dans diverses colonies portugaises; *nundi noony*, en teloogoo; *nool-ennai*, en tamoul; *teel*, en quelques autres langues des Indes.

Le SOYA (*Dolichos soya*, *Soya hispida*) provient d'une légumineuse, voisine des glycines, cultivée surtout au Japon et en Chine; les fèves sont alimentaires, on en extrait une huile comestible, et au Japon, où l'on en connaît plusieurs variétés, on en fabrique une sauce qui est exportée pour l'Europe; les tourteaux provenant de l'extraction de l'huile sont employés pour la nourriture des bestiaux ou comme engrais, les gousses et les feuilles se donnent comme fourrage vert aux chevaux. Pour fabriquer la sauce, on laisse fermenter quelque temps les fèves et on modifie le produit au moyen de sel; cette sauce se vend en Angleterre et en Hollande, elle se cotait dernièrement en Hollande 9 florins le panier de 6 cruchons. On importe les fèves de Soya à Shangaï, pour en extraire une huile qui sert là à l'éclairage.

PRODUITS ABANDONNÉS, UN MILLIARD PERDU. — Beaucoup de voyageurs parlent de produits qu'ils trouvent abandonnés sur le sol en divers pays, après les récoltes ou les cueillettes. Un Brésilien dit que ceux qui se perdent annuellement dans le bassin de l'Amazone valent seuls plus d'un demi-milliard; ceux qu'on trouve en d'autres pays complèteront facilement le milliard. En effet, l'île de Terre-Neuve exporte annuellement un million de quintaux de morues, dont les déchets peuvent fournir 650 tonneaux d'engrais; on y prend en outre plus de 60,000 phoques dont les carcasses donnent 50,000 tonneaux de matière animale; qu'on ajoute à cela les déchets des pêcheries de morue de la Norvège, etc., les carcasses des phoques de la mer Blanche, de la mer Caspienne, de la Patagonie; en ce dernier pays, un navire américain captura en 1821, en deux mois, 20,000 otaries.

On trouva des caféiers s'égrenant sur le sol au Brésil et dans l'Afrique occidentale; des clous de girofle pourrissant sur le sol à Mahé, des noix d'ivoire à Panama; les graines oléagineuses de carapa couvraient le sol à un pied de hauteur sur une longueur de plusieurs kilomètres, à la Guyane française, dit le catalogue de l'Exposition de 1867. On employa le bois d'acajou, comme combustible, à Cuba; on chauffa des fours à briques avec des quartiers de viande, dans la République Argentine, etc., etc. Je ne parle que pour mémoire de mille produits qu'on peut recueillir partout et qui souvent ne demandent que la peine de les ramasser, tels que feuilles de palmier, rotins, écorces fibreuses, même quelques drogues de valeur.

LE BEURRE DE CARITI, dont parlent actuellement certaines revues, n'est pas une nouveauté : c'est le beurre extrait des fruits

Digitized by Google

du *Bassia butyracea*, connu depuis longtemps sous le nom de « beurre de Galam ». C'est en 1873, je crois, que le Catalogue des produits des colonies françaises, exposés à Vienne, a ajouté la première le nom sénégalais de Cariti au beurre de Galam. Ce beurre, comme celui de divers autres *Bassia*, a été essayé, avec plus ou moins de succès, pour la fabrication des savons ou des bougies.

Arbres a lait. — Divers végétaux donnent un latix ou lait, mais un petit nombre de ces laits sont alimentaires (*Voir ma classification des caoutchoucs et gutta-perchas*, Gand, 1872). Tels sont :

Celui du *Tabernæmontana utilis*, ou Hya-Hya, arbre des forêts de la Guyane, employé par les indigènes comme le lait animal. Le lait du maçaranduba (*Mimusops elata*), arbre colossal du nord de l'Amérique du Sud, qui ne se coagule qu'après vingt-quatre ou trente heures et peut avant ce temps remplacer le lait de vache. L'équipage du navire de la marine anglaise, le *Chanticleer*, en station au Brésil, employa pendant un temps assez long le lait de maçaranduba; les matelots allaient tous les matins « traire » leur arbre, pour obtenir le lait qu'ils prenaient avec leur thé ou leur café.

Les *Euphorbiacées* donnent aussi du lait, mais ce lait est très rarement potable; l'*Euphorbia balsamifera* du nord-ouest de l'Afrique donne un lait très bon; il en est de même de l'*Euphorbia edulis* de la Cochinchine.

Matières tannantes. — La valeur réelle d'une manière tannante dépend de sa valeur commerciale combinée avec le rendement; j'ai extrait les chiffres suivants du *British Trade Journal*, en réduisant les données en francs et en y ajoutant le coût par degré; il va sans dire que ces données ne sont qu'approximatives.

Matières tannantes	Degré	Valeur par tonneau	Coût par degré
Cachou	85	F. 530	F. 6,23
Ext. d'Hemlock	61	512	8,40
Gambier	55	625	11,36
Divididi	50	437	8,74
Valonées	35	475	13,57
Ext. de châtaignier	31,5	412	13,08
Myrobalans	30	400	13,33
Mimosa	27	225	8,33
Sumac	18	512	28,44
Ecorce de chêne	10,5	162	15,42

Bernardin,
membre correspondant, conservateur du Musée commercial-industriel de Melle-lez-Gand.

Digitized by Google

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST.

SECTION DE BERGERAC.

Séance du 26 mars 1887.

Conférence de M. le lieutenant MALLETERRE sur « le Sud oranais, Figuig et le Sahara algérien; 30 mois de colonne pendant l'insurrection de 1881-1883 ».

La conférence du samedi soir 26 mars, organisée par la Société de géographie de Bergerac, a obtenu un très remarquable succès. Dès huit heures, notre salle de théâtre était garnie. Les dames étaient nombreuses; plus encore les officiers de la garnison, qui ont prouvé par leur présence tout l'intérêt qu'ils attachent aux questions de géographie. Sans doute aussi une partie de cet intérêt se reportait sur le jeune officier qui devait nous promener à travers les délicieuses vallées du Tell et les désolantes ondulations du Sahara algérien. A huit heures un quart, la salle était comble, tant aux galeries qu'aux places réservées.

M. Bonnier, sous-préfet de Bergerac, président de la Société, présente le conférencier et rappelle en termes chaleureux le souvenir de l'Algérie, qu'il connaît et qu'il aime; puis il donne la parole à M. Malleterre.

Enfant de Bergerac, le conférencier rappelle d'abord en termes émus le temps où il venait recevoir, à la place même qu'il occupe, la couronne de laurier des distributions de prix. Après avoir réclamé, selon la coutume, une indulgence dont il n'avait certes nul besoin, M. Malleterre a abordé son sujet.

La parole du jeune lieutenant, élégante et correcte, est pleine de vie et de couleur, parfois de riche poésie. Nous nous abstiendrons d'analyser sa remarquable conférence, que connaissent déjà en partie les lecteurs du *Bulletin* de la Société de géographie. Nous ajouterons seulement qu'il a terminé en faisant un appel chaleureux à nos paysans ruinés par le phylloxera; il leur a montré les plaines fertiles et les coteaux vineux de l'Algérie, qui réclament de nouveaux bras, et a tâché d'éveiller dans son auditoire l'esprit de colonisation. Puis il a rendu hommage au dévouement de ceux de nos explorateurs qui furent la proie du désert, et à la vaillance de notre solide armée d'Afrique : zouaves, tirailleurs, turcos, bataillons de ligne. Son dernier cri de « Vive la France! » a provoqué les applaudissements les plus enthousiastes.

Digitized by Google

M. Rigaud, dont on connaît le talent de cartographe, a fait pour cette conférence une carte du Sud oranais et de l'oasis de Figuig. Elle a servi aux membres de la Société à suivre pas à pas le voyage de M. Malleterre.

Après la conférence, la Société de géographie a tenu à exprimer ses remerciements à notre sympathique orateur. Un punch a été servi au Grand-Hôtel; on y a bu à la prospérité de l'Algérie. M. Labroue a porté la santé de notre nouveau président, M. Bonnier, et a exprimé à M. Malleterre toute la reconnaissance que lui gardait la Société de géographie de Bergerac. Il a aussi remercié la section centrale, qui ne nous oublie pas, et a rappelé le souvenir de l'accueil chaleureux qu'a fait la Société de géographie de Bordeaux à tous les grands explorateurs.

LAPLACE, *délégué*.

SECTION DE TARBES

Séance du 16 février 1887.

Conférence de M. BIDART, professeur à l'École normale de Tarbes, sur « la France et les autres grandes nations ».

Cette conférence, faite avec chaleur et écoutée avec émotion, a obtenu un succès des plus vifs. Le jeune conférencier a fait voir la place que la France tient dans le monde.

Il a défini d'abord les divers éléments qui constituent la supériorité : richesse, condition du bonheur matériel; force, sauvegarde de la richesse; gloire, ou prestige dont jouit une nation; âme, c'est-à-dire sentiments, idées, aspirations, choses qui font par excellence le mérite ou le démérite des hommes comme des peuples. Puis il a recherché, par une étude attentive et développée, la part de ces divers éléments que notre pays peut à bon droit revendiquer.

Montrant les avantages que la France doit à sa situation physique, il a examiné soigneusement, par une comparaison avec les autres nations, le rang que la France occupe parmi elles. Grande dans le passé, la France conserve toujours son énergie et ses élans généreux.

Séance du 9 mars 1887.

Conférence de M. Camille GUY, professeur d'histoire au lycée de Mont-de-Marsan, sur « la Prusse depuis Iéna jusqu'à nos jours ».

Dans une étude des plus solides, constamment appuyée sur les faits, le savant conférencier a fait voir la manière dont la

Digitized by Google

Prusse s'est relevée et la puissance qu'elle a atteinte depuis ses désastres de l'année 1806. Écrasée à Iéna et à Auerstaedt, obligée de subir de dures exigences, la Prusse, aidée par Stein et Scharnhorst, attendit l'heure et la trouva après la campagne de Russie, à la fin de 1812. Elle sortit agrandie du Congrès de Vienne et dès lors, par l'acquisition de la province rhénane, voisine de la France.

Suivant ensuite soigneusement l'histoire de la Prusse à travers ce demi-siècle, parfois nébuleux, qui sépare les traités de 1815 de la bataille de Sadowa, constatant l'influence des idées françaises en 1830, en 1848, M. Guy a fait voir la politique que le gouvernement prussien a suivie au dedans et au dehors. Il indique rapidement, pour en montrer les résultats, les événements de 1866 et de 1870.

Le conférencier a accordé une attention particulière aux événements intérieurs : établissement en Allemagne de l'unité douanière, qui devait avoir pour conséquence l'unité politique, rôle politique des universités, des écoles primaires et même de l'histoire et de la géographie.

Examinant enfin la situation présente de l'empire allemand, le conférencier a étudié les bases sur lesquelles il repose.

Séance du 12 mars 1887.

Conférence de M. Jules SEMPÉ, étudiant en droit, sur « les races latines ».

M. Sempé a fait l'historique des origines des races latines en montrant ce qu'elles ont de commun dans leur histoire et dans leurs œuvres. De vigoureux applaudissements ont montré au jeune conférencier combien ses paroles trouvaient d'écho dans le cœur des assistants, lorsque, passant à la péroraison de son discours, il a montré les nations latines donnant au monde sa civilisation :

« La France, a-t-il dit, est la tête et le cœur des peuples » latins, elle a besoin d'avoir une forte conscience d'elle-même, » parce que les peuples ont grandi, parce que, pour ne point se » décourager de la grandeur de ses ennemis, il est nécessaire à » une nation comme à un individu de se sentir le cœur à la » hauteur de sa tâche. »

M. Jules Sempé a salué, en terminant, l'alliance depuis si longtemps rêvée et qu'il croit plus prochaine qu'on ne le pense dans les sphères politiques.

(Extrait du *Progrès* des Hautes-Pyrénées, du 15 mars 1887.)

Digitized by Google

Séance du 16 mars 1887.

Conférence de M. Albert DUPIN, instituteur adjoint à Lannemezan. « Silhouettes vendéennes à travers bois. »

Voici le résumé de cette remarquable conférence :

D'abord une longue, mais attrayante description de la Vendée, de ses habitants, de ses mœurs et de ses bois touffus et redoutables; ensuite le touchant épisode d'une veuve vendéenne, mère de trois enfants, sans asile et sans pain, secourue par une vivandière et un bataillon de soldats républicains; un savant et piquant exposé des griefs que les chouans croyaient avoir contre la République; un parallèle magistral entre la lutte vainement entreprise par ces paysans bretons pour la cause de la royauté et la guerre victorieuse que soutinrent les montagnards suisses pour la cause de l'indépendance; un rapide défilé de silhouettes vendéennes, curieuse revue des chouans les plus célèbres, dont les plus héroïques, sinon les plus connus, furent des femmes, comme cette duchesse de La Rochefoucauld qui, dans sa vie d'aventures, n'eut qu'une seule faiblesse, celle de s'être rajeunie de trois ans devant le tribunal révolutionnaire. Enfin, un épisode effrayant achève le tableau en nous montrant un vieillard farouche et lugubre, qui prophétise à des nobles incrédules le sort qui les attend sous la Révolution.

(Extrait de la *République des Hautes-Pyrénées,* du 18 mars 1887.)

Séance du 19 mars 1887.

Conférence de M. CASEDEPATX, professeur de rhétorique au collège de Bagnères, sur « les Valets et les Maîtres au Théâtre ».

M. Casedepatx a débuté par une fine remarque sur la comédie: c'est que les valets y sont toujours au premier plan, et passent avant leurs maîtres, parce qu'ils ont plus d'esprit qu'eux; le théâtre latin en fait foi. Quelle jolie collection d'esclaves rusés dans Plaute et dans Térence! quels superbes coquins que ces maîtres-jurés filous : Syrus, Léonidas, Phormion, toujours en quête de tromperies, dupant leurs maîtres, bernant les fils de famille, et se gaussant de tout, même du bâton et du gibet! Ils sont la cheville ouvrière de la comédie latine, et s'ils sont avilis par la servitude, s'ils en portent au dedans comme au dehors toutes les marques dégradantes, ne semblent-ils pas néanmoins une énergique protestation de l'esprit contre la force brutale, une revanche de l'astuce sur la barbarie?

Les valets de Plaute ont eu une belle lignée de rejetons, tous parfaitement semblables à leurs pères. D'abord en Italie, où l'on ajoute encore à leur bouffonnerie, en chargeant leurs rôles d'une mimique désordonnée, de pirouettes et de sauts périlleux. Puis en France.

Digitized by Google

On sait, en effet, que nos auteurs comiques s'inspirèrent fort longtemps des farces italiennes et que les Italiens avaient même un théâtre, à Paris, où Scaramouche attirait *« et la cour et la ville »*. Molière, soit par esprit de concurrence, soit pour obéir aux exigences de son public, adopta, au début, cette race de valets qu'il trouvait en possession de faire rire le parterre; puis, quand il se fut résolu à fermer les anciens pour ne plus lire que dans le livre du monde, il vit que ses *Scapin*, ses *Gros-René*, ses *Mascarille*, n'étaient que des personnages d'emprunt et des créatures artificielles. Regardant alors dans la vie bourgeoise, il y trouva des modèles tout autres, qu'il prit sur le vif.

M. Casedepatx distingue, parmi les valets de Molière, les *soubrettes* et les valets proprement dits : ce sont les premières surtout qui portent la marque d'un génie véritablement original et créateur. Elles se mêlent de tout, contrôlent tout, donnent leur avis sur tout, parce qu'elles sont moins des servantes que des enfants de la maison, et qu'elles ont été associées à la vie de famille.

Dorine, Martine, Nicole, Toinette, avec leur verve inépuisable, leur bon sens infaillible, leur perspicacité toujours en éveil, prennent sans cesse les intérêts de leurs maîtres, et l'on peut les considérer comme les sentinelles vigilantes, les anges gardiens à mine friponne de la famille et du logis.

Au XVIIIe siècle, le caractère du valet se transforme : Le Trivelin de Marivaux, dont M. Casedetpax esquisse très finement le rôle un peu indécis, fait déjà songer au Figaro de Beaumarchais. Mais quel homme, que ce Figaro, ou plutôt que ce Beaumarchais, car on sait bien que par sa bouche, c'est l'auteur qui parle. Nous voilà bien loin de ces valets bouffons dont l'unique souci était de duper leurs maîtres! Nous sommes à la veille de la Révolution, alors que la tempête gronde, que l'orage est près d'éclater, que le peuple s'agite et cherche des armes,

L'ennemi, ce n'est plus le maître, ce n'est point à lui en particulier qu'on en veut; c'est à l'édifice social tout entier. Figaro est le porte-voix de toutes les protestations qui couvent au fond des cœurs.

Avec Ruy-Blas, autre révolté, nous entrons dans le XIXe siècle. M. Casedepatx a brièvement analysé ce type singulier du drame romantique, ce laquais amant d'une reine, dont le rôle repose sur un de ces contrastes familiers à Victor Hugo.

Il ne restait plus qu'à conclure; le savant conférencier l'a fait avec une sûreté de jugement et une clarté remarquables: Le valet, a-t-il dit, est peut-être la physionomie la plus intéressante qu'offre le théâtre, et, avec lui, on peut suivre, étape par étape, l'histoire de la société.

(Extrait de la *République des Hautes-Pyrénées*, du 22 mars 1887.)

Digitized by Google

Séance du 26 mars 1887.

Conférence de M. A. LACOSTE, professeur de philosophie au collège de Bagnères, sur « la Vie mondaine dans l'ancienne Rome ».

Après avoir caractérisé le rôle de la ville éternelle, le conférencier nous y conduit en nous dépeignant, avec un charme d'une rare puissance, les rivages enchanteurs de la Méditerranée. Puis, par une transition naturelle et rapide, il nous introduit en plein salon romain où nous voyons défiler devant nous les hommes, les femmes — les femmes surtout — de cette époque lointaine et si intéressante. Ce qu'était la femme romaine, M. Lacoste nous l'a dit en traits tantôt profonds, tantôt étincelants de verve. Il nous a raconté avec les plus piquants détails l'enfance d'une jeune Romaine, son éducation, les cérémonies de son mariage, et nous a fait assister même (ô trois fois heureux conférencier!) à la toilette de la mariée.

L'étude psychologique de la Romaine a fourni au conférencier quelques-uns de ses développements les plus originaux et les plus intéressants, surtout lorsqu'il a évoqué, pour l'opposer à la femme du monde, cette sublime figure d'Arria, en qui réapparut, dans tout son mâle héroïsme, le génie libre de la vieille Rome, et dont le suicide jeta un dernier rayon de gloire sur la République expirante.

M. Lacoste nous ramène vite dans le salon de la riche Romaine, où pétille l'esprit, fleurit la médisance, règne le cancan, minaude la coquetterie et triomphe la beauté. Serait-il vrai, comme a osé l'insinuer le conférencier, que plus ça change, plus c'est la même chose?

Du salon nous passons au théâtre dont *Cotile* est le roi. Mais ce Cotile, nous le connaissons, hélas! Fade et vide, lissé, ciré, musqué, il va, vient, tourne, retourne, se multiplie, sautille, pirouette, jase, potine, étourdit, assomme et plaît aux dames! Gémissons et passons...

Le spectacle fini, nous revenons à la salle du festin autour duquel sont rangés les lits où les convives mangent accoudés. Le conférencier nous en décrit les somptuosités sans omettre de nous en détailler le menu, où figurent en dernière ligne, moins comme plat de résistance que comme mets de pénitence apparemment, des oignons crus.

C'est le cas ou jamais, avant de revenir au salon où doit s'achever la soirée, de repasser par le cabinet de toilette, où la dame romaine fait un suprême appel à l'habileté de la couturière, à l'art du coiffeur (ce n'était pas une sinécure), à la science réparatrice du parfumeur, et surtout aux inépuisables ressources de toute sorte que lui suggère le désir de briller. La Bruyère aurait-il pensé à elle, lorsqu'il a écrit quelque part qu'elle *s'attife, s'arrange, se pare* et *que ce n'est pas sans peine qu'elle arrive à plaire moins?*

Digitized by Google

Au salon, où la Romaine jette son dernier éclat de la journée, nous assistons aux prestigieuses évolutions des danseuses, dont M. Lacoste a laissé aux peintures de Pompéi le soin de nous faire connaître le costume... fort simple, aux improvisations longuement mûries des citharistes, aux conversations élégantes et vides, aux jeux en faveur dans le grand monde, et vers la fin de la soirée, à la lecture du conférencier. Mais déjà le lampadaire pâlit et fume, les paupières s'alourdissent et le *vigile* frappe à la porte : le déclamateur roule son parchemin, salue et se retire — on l'applaudit. C'est ce que l'on a fait pour M. Lacoste, avec cette différence que les applaudissements ne voulaient pas dire, comme à Rome : *Ce n'est pas trop tôt,* mais qu'ils signifiaient : *Quel dommage que ce soit déjà fini !*

(Extrait du *Progrès des Hautes-Pyrénées,* du 28 mars 1887.)

Séance du 30 mars 1887.

Conférence de M. LUGAN, professeur d'allemand au lycée de Tarbes, sur « les origines des peuples européens ».

Depuis l'antiquité la plus reculée jusqu'à une époque rapprochée de la nôtre, le doute le plus complet n'avait cessé de régner sur la question de savoir quand et par qui l'Europe a été peuplée. Il existait, il est vrai, des traditions vagues attribuant aux peuples européens une origine asiatique ; mais ces présomptions, qui n'avaient point de base solide, n'étaient pas de nature à satisfaire la science moderne. Il fallut l'étude approfondie du sanscrit, la langue sacrée des Hindous, parlée il y a plus de trois mille ans sur les bords du Gange, pour révéler au monde savant un fait nouveau, la similitude de forme et de fond entre un certain nombre de mots sanscrits et les mots des langues européennes, soit anciennes, soit modernes, employés à désigner les mêmes objets. La voie était frayée, et les découvertes ne tardèrent pas à se multiplier, grâce à l'activité déployée surtout par l'Anglais William Jones, président de la Société asiatique de Calcutta, et qu'une mort prématurée ravit, en 1794, à la science, lorsqu'il était encore dans la force de l'âge. Mais il laissa de nombreux disciples, dont les travaux servirent de base à la grammaire comparée des langues indo-européennes, qui a mis en relief tous les points communs aux langues occidentales et à celle des anciens Hindous, descendants directs du peuple arya, qui habitait jadis le plateau central de l'Asie. Les ressemblances frappantes entre les langues de plusieurs peuples ne pouvant être un effet du hasard, on s'est trouvé amené, par analogie, avec d'autres phénomènes de la nature, à conclure à une communauté d'origine des peuples qui les ont parlées.

Digitized by Google

Sans entrer ici dans les détails techniques qui nous ont paru très concluants, sur les changements éprouvés par les mots primitifs, il nous suffira de dire que les voyelles sanscrites sont généralement altérées dans les langues congénères, ainsi que nous en avons de nombreux exemples dans le français comparé au grec et au latin; quant aux consonnes, elles se sont conservées intactes ou bien elles ont éprouvé des modifications peu sensibles.

Laissant le côté théorique de sa proposition, après l'avoir épuisé, le conférencier est entré dans le domaine de l'histoire, dont il a tiré tout le parti possible, malgré l'obscurité qui pèse sur un grand nombre de siècles. D'après les travaux les plus récents qui ont paru sur ces matières, il a pris comme époque des émigrations des peuples asiatiques en Europe, l'espace compris entre les années 2500 et 1500 avant notre ère, sans attribuer aucune idée d'exactitude à ces dates. Ces émigrations durent se faire en grandes masses, semblables à celles des barbares au moyen âge. Ce que l'on a pu constater, cependant, c'est que les premiers peuples qui passèrent d'Asie en Europe furent ceux qui s'éloignèrent le plus de leur sol natal, et l'on en trouve la preuve dans l'absence presque complète de leurs traces dans les lieux mêmes qu'ils habitèrent : tels sont les Ibères, les Celtes et même les Gaulois. Au contraire, les Romains, les Grecs, les Lithuaniens, les Finnois, les Slaves conservent, soit entre eux, soit avec les peuples de l'Inde, beaucoup plus de ressemblances que les premiers, outre qu'ils ont laissé dans les pays habités par eux des monuments bien plus durables de leur activité.

Cet aperçu, jeté en passant sur les peuples primitifs de l'Europe, les fait défiler rapidement sous nos yeux avec leurs tendances et leurs caractères divers, sans oublier de redresser des idées admises uniquement « *quia magister dixit* » et de faire leur procès aux historiens, qui ont écrit sans trop savoir si leurs dires étaient l'expression de la vérité. L'ensemble produit un tableau réussi, quoique concis, de ce que devait être l'Europe il y a plus de deux mille ans, en nous la montrant, dans ces temps reculés, comme une lice dans laquelle se heurtaient ses nouveaux possesseurs encore à l'état de barbarie, et qui, vingt siècles plus tard, ne devaient pas tout à fait perdre ce caractère primitif, au milieu des conflits de leurs descendants qui, sauf l'ignorance et la grossièreté des âges anciens, n'ont pas entièrement oublié les traditions de leurs ancêtres.

De vigoureux applaudissements ont accueilli cette excellente conférence, qui fait le plus grand éloge du talent de son auteur. M. Lugan a prouvé une fois de plus que les professeurs sont, en général, moins confinés qu'on ne le croit communément dans leur spécialité, puisqu'il a montré que la connaissance approfondie de l'histoire était, chez lui, à la hauteur de la science

Digitized by Google

philologique. Nous l'en félicitons, et le remercions des choses instructives qu'il nous a dites, et bien dites, avec simplicité, avec clarté.

(*République des Hautes-Pyrénées*, du 31 mars 1887.)

Séance du 2 avril 1887.

Conférence de M. AIGNAN, professeur de sciences physiques et naturelles au lycée de Mont-de-Marsan, sur « Pasteur et ses travaux sur la rage ».

Parmi les maux regardés comme incurables qui détruisent les forces du corps et celles de l'esprit, la rage était considérée comme le plus terrible : la rage est aujourd'hui vaincue, et cette victoire a été remportée par M. Pasteur, par un Français.

Il a fallu six années de longues et de patientes recherches pour atteindre ce but admirable.

M. Pasteur découvre d'abord que le siège du virus rabique est dans le système nerveux central, cerveau et moelle épinière, et qu'en inoculant par trépanation ou injection intra-veineuse la moelle d'un chien rabique à un autre animal : chien, cobaye, lapin ou singe, on lui communique la rage, et que la maladie se déclare au bout de six, huit, dix jours.

M. Pasteur démontre ensuite que le virus rabique, passant du chien à des animaux d'espèce différente, ne conserve pas ses propriétés : le virus pris sur le chien acquiert une virulence excessive par des passages successifs de lapin à lapin, tandis que, par des inoculations successives de singe à singe, il diminue d'intensité.

Si donc on inocule à un chien le virus atténué, ce chien éprouvera tout au plus les premiers symptômes d'une rage bénigne, et guérira rapidement. Mais, chose étonnante, après cette opération, le chien est devenu réfractaire à la rage, qu'elle lui soit communiquée par morsure d'un chien rabique, par trépanation ou par injection intra-veineuse. Et, chose plus admirable encore, il n'est pas nécessaire, pour empêcher la rage, de recevoir l'inoculation du virus atténué avant d'être mordu : il suffit de la recevoir après la morsure, mais avant l'apparition des premiers symptômes rabiques.

Enfin, M. Pasteur découvre un mode de préparation des virus atténués plus commode que le précédent. Il est, en effet, difficile de manier des singes enragés. Si, dans un flacon dont l'air est desséché par la potasse, on suspend une moelle de lapin rabique très virulente, à mesure qu'elle se dessèche la virulence diminue et disparaît même au bout de quinze jours. Or, en inoculant une moelle de douze jours, puis successivement des moelles de dix jours, de huit jours, jusqu'à un jour, le sujet supportera

Digitized by Google

sans accident l'opération et deviendra réfractaire à la rage la plus violente.

M. Pasteur en était là de ses expériences, lorsque le jeune Joseph Meister arrive d'Alsace, mordu par un chien enragé; on comptait sur lui quatorze blessures. D'après le docteur Vulpian, de l'Académie des sciences, et le docteur Grancher, de la Faculté de Paris, la mort était inévitable.

Pasteur consent alors, en tremblant, à traiter Meister. L'opération réussit à merveille, et, trois mois après, le 26 octobre 1885, Pasteur racontait à l'Académie des sciences le résultat de cette tentative hardie, et l'Académie applaudissait avec un patriotique enthousiasme. « Ce travail, dit M. Vulpian, met le sceau à la gloire de M. Pasteur et jette un éclat incomparable sur notre pays. »

Les partisans des doctrines pastoriennes ont applaudi; les adversaires ne veulent pas admettre que les méditations et les expériences d'un chimiste, pendant six années, aient plus fait pour l'étude de la rage que tous les médecins de la terre depuis une longue série de siècles. Le docteur Péter combat les inoculations sans connaître les expériences de M. Pasteur; il ne les a pas répétées, et n'est en rien préparé par ses études à les exécuter. D'autres insultent Pasteur, n'étant pas seulement capables de le comprendre. Il existe cependant des preuves indirectes qui permettent de croire que Pasteur ne se trompe pas quand il affirme l'excellence de ses inoculations prophylactiques : c'est son passé scientifique. Pasteur ne s'est, en effet, jamais trompé. Il a soutenu seul, contre les savants de l'Europe, contre les académies, les discussions les plus acharnées, et toujours il est sorti vainqueur de la lutte. On se souvient encore du débat considérable soulevé, en 1882, à propos des inoculations préventives du charbon, par l'école vétérinaire de Turin.

Enfin, il existe des preuves directes qui doivent convaincre les plus obstinés : Jadis, parmi les personnes mordues par des chiens enragés et recevant les soins ordinaires, on comptait, suivant les statistiques, 22, 20 ou 16 morts pour 100 sujets mordus. Pasteur a traité, jusqu'au 31 décembre 1886, 2,682 personnes, et a compté seulement 31 morts; et, parmi tous ces cas, la rage du chien ayant mordu a été bien et dûment constatée pour 2,164 cas. Lorsque les blessés étaient mordus à la tête, les anciennes statistiques donnaient 88 morts sur 100 mordus; M. Pasteur a réduit ce nombre à 5 pour 100. Il a même dépassé ce résultat. Ces cinq décès, en effet, se rapportaient à des blessures à la tête ou à des blessures profondes, non cicatrisées, faites à des enfants ou à des personnes venues trop tardivement au laboratoire; M. Pasteur, prévoyant que, dans des cas si graves, le virus vaccin n'avait pas eu le temps d'agir avant l'évolution de la rage communiquée par morsure, songea à précipiter le traitement, à l'effectuer en trois jours au lieu de douze,

Digitized by Google

et à le répéter trois fois en dix jours. Or, au 31 décembre 1886, M. Pasteur avait administré ce traitement intensif à 50 personnes; et tandis que, pour des cas aussi dangereux, les anciennes statistiques donnaient 44 ou 45 morts pour 100, *M. Pasteur n'a éprouvé aucun insuccès!* N'est-ce pas le cas de s'écrier avec le conférencier : Un tel homme ne devrait jamais mourir!

Telle est, dans ses parties essentielles, l'étude que M. Aignan a développée avec une clarté d'exposition et une vigueur de logique dont une parole élégante avec simplicité, précise sans sécheresse, et pleine de je ne sais quoi de pénétrant et de distingué, a relevé l'éclat.

(Extrait de la *République des Hautes-Pyrénées*, du 3 avril 1887.)

NOTES GÉOGRAPHIQUES

Canal de Suez. — Dans notre *Bulletin* du 7 mars 1887, nous avons publié les résultats généraux du mouvement du canal de Suez en 1886 : 8,183,313 tonnes pour le tonnage réel; 5,767,655 tonnes pour le tonnage net.

Le *Bulletin* du canal de Suez, du 12 mars 1887, publie divers tableaux de renseignements statistiques auxquels nous empruntons les données qui suivent :

Comparée au nombre de navires qui ont passé par le canal, la proportion des principaux pavillons est la suivante : anglais, 75,19 0/0; français, 7,32 0/0; allemand, 5,19 0/0; néerlandais, 4,10 0/0; austro-hongrois, 2,48 0/0; italien, 2,23 0/0.

Comparée au tonnage réel, la proportion des principaux pavillons est la suivante : anglais, 76,43 0/0; français, 8,54 0/0; allemand, 3,85 0/0; néerlandais, 3,82 0/0; austro-hongrois, 2,34 0/0; italien, 2,26 0/0.

Le nombre des passagers qui ont passé par le canal en 1886 est de 167,622 dont 84,593 militaires (31,645 militaires français; 31,161 militaires anglais; 6,134 militaires italiens, etc.)

Sur 3,100 navires qui ont traversé le canal en 1886, 674 avaient un tirant d'eau supérieur à 7 mètres.

La vigne en Tunisie. — L'*Algérie agricole* du 15 mars et du 1er avril 1887 publie, au sujet de la culture de la vigne en Tunisie, un rapport très détaillé de M. Gastine, délégué régional du ministère de l'agriculture. Nous empruntons à ce rapport les données qui suivent :

M. Gastine constate d'abord qu'il n'a trouvé en Tunisie aucune tache phylloxérique.

Le total des surfaces occupées par la vigne en Tunisie s'élève

Digitized by Google

actuellement à 2,140 hectares. Sur ce chiffre, 1,800 hectares environ sont dans leur première année de plantation, 550 dans la deuxième, 250 dans la troisième; 40 hectares seulement atteignent ou dépassent l'âge de quatre ans.

Les vignes indigènes ne sont pas comprises dans le total qui précède; on les rencontre dans tout le pays, surtout le long de la côte et jusqu'à l'île de Djerba, au sud, et aussi sous les palmiers des oasis méridionales : à Gabès, Gafsa et dans le pays du Djérid. « Elles ne forment pas des vignobles proprement dits; » ce sont des vergers d'arbres fruitiers, poiriers, pommiers, » orangers, grenadiers, figuiers, amandiers, abricotiers, carou- » biers, etc., au travers desquels la vigne est cultivée de toute » part pour la production des raisins de table, dont les Arabes » sont très appréciateurs. Plantées à des distances écartées, » ces vignes acquièrent des dimensions arbustives et offrent » une grande vigueur de végétation... Les sables littoraux sont » surtout les terrains choisis de préférence pour ces cultures de » vergers à vignes. » — A ce propos, M. Gastine déclare que « les sables littoraux de la Tunisie offriront au phylloxera un » milieu aussi réfractaire que les sables du bas Rhône. »

Quant aux vignobles créés par les colons, les principaux groupes se rencontrent :

Dans la région qui avoisine Tunis. Les colons français y ont acquis des propriétés considérables (groupes de Mornag; de la presqu'île du cap Bon; 50 hectares de vignobles du cardinal Lavigerie, à La Marsa).

Dans la vallée de la Medjerda : « La vallée de la Medjerda » renferme à elle seule presque autant de plantations de vignes » que toutes les autres parties réunies de la Tunisie. Les terres » profondes, fertiles et saines y sont extrêmement abondantes; » la plupart sont défrichées. » Cette vallée a de plus l'avantage d'être desservie par une voie ferrée qui aboutit d'un côté à Tunis, de l'autre à Bône.

Au sud de Tunis, dans la vallée de Zaghouan, au pied de la montagne : « La région de Zaghouan deviendra sous peu de » temps un des points d'élection de la colonisation. »

Dans le domaine de l'Enfida, au fond du golfe de Hammamet. L'immense domaine de l'Enfida, propriété de 120,000 hectares qui appartient à la Société Franco-Africaine, comprend 205 hectares de vigne, dont 125 à la troisième année.

Des vignobles ont été créés récemment aux environs de Sousse et surtout de Sfax.

« Enfin, à Kairouan, une exploitation agricole fort importante » a commencé ses plantations de vignes, qui occupent actuelle- » ment 20 hectares et qui comprennent quelques lots de vignes » de deux et trois années. »

Dans ses considérations générales, M. Gastine constate les facilités que le sol tunisien présente à la colonisation et les

Digitized by Google

grands développements que la colonisation vient de prendre, d'un seul coup, à l'aide de capitaux français. Il signale « d'abord » l'extrême abondance des terres propres à la culture des vignes » dans les meilleures conditions d'économie...; en second lieu, » l'entrain admirable des colons qui ont apporté dans ce pays » leur énergie et leurs capitaux... Cette activité colonisatrice » est toute française, car, parmi les propriétaires qui ont quelque » importance, on chercherait vainement des acquéreurs étran- » gers. Ce n'est pas seulement dans le domaine agricole qu'elle » se montre, elle apparaît aussi dans de puissantes entreprises » industrielles qui se rattachent aux produits de la région, » céréales et huiles... La viticulture est certainement le but » principal de tous les efforts des colons; c'est dans la création » des vignobles qu'ils ont concentré leurs moyens d'action.

» L'apport de capitaux est le fait caractéristique de la coloni- » sation en Tunisie et la cause primordiale de son succès rapide. » C'est à un mouvement dans le même sens que l'Algérie doit, » depuis quelques années, son remarquable essor... On ne sau- » rait trop attirer l'attention de l'épargne sur l'avenir agricole » de notre colonie d'Afrique et de son annexe naturelle, la » Tunisie. »

Pour rédaction et extraits :
J. GEBELIN.

CHRONIQUE

Le prochain Congrès des Sociétés savantes à la Sorbonne. — La date du Congrès des Sociétés savantes, qui se tenait jusqu'ici à Pâques, ayant été modifiée, l'ouverture du Congrès des Sociétés savantes aura lieu à la Sorbonne le mardi 31 mai 1887, à midi et demi ; les travaux du Congrès se poursuivront durant les journées des mercredi 1er, jeudi 2 et vendredi 3 juin. Le samedi 4 juin sera consacré à la séance générale que le ministre de l'instruction publique présidera.

Les questions du programme seront discutées dans les réunions de l'après-midi. Pendant les séances du matin, au contraire, pourront être exposés les travaux étrangers au programme, mais seulement ceux dont le sujet aura été approuvé par la société savante dont ils émanent.

Les présidents des sociétés savantes devront faire connaître au ministre de l'instruction publique, *avant le 1er mai*, les délégués de leurs sociétés et le titre des communications écrites ou verbales qu'ils se proposeraient de faire en dehors du programme.

Le Gérant : **J. MANÈS.**

Digitized by Google

OBSERVATOIRE ASTRONOMIQUE DE BORDEAUX

(STATION DE FLOIRAC)

Observations météorologiques de Mars 1887.

DATE	ÉTAT ATMOSPHÉRIQUE A 9 HEURES DU MATIN						TEMPÉRATURE	
	PRESSION	TEMPÉR.	HUMID.	CIEL	VENT	PLUIE	MINIMA	MAXIMA
	mm	°				mm	°	°
1	76[illegible],37	8,8	62	presque beau.	N.-E. faible.	0,0	2,7	16,8
2	67,67	7,3	75	beau.	N.-N.-E. t. faible.	0,0	3,4	13,8
3	67,30	10,8	55	beau.	E. très faible.	0,0	3,9	17,4
4	63,27	10,0	58	presque beau.	E.-S.-E. faible.	0,0	1,0	19,4
5	57,50	10,4	59	peu nuageux.	E.-S.-E. t. faible.	0,0	1,9	18,8
6	53,70	8,3	80	beau.	E.-S.-E. faible.	0,0	1,0	17,3
7	54,33	7,0	90	couvert.	E.-S.-E. faible.	0,0	2,0	18,0
8	56,44	10,3	83	presque beau.	S.-E. faible.	0,0	5,5	19,5
9	58,06	7,4	97	couvert.	S.-E. presque nul.	0,0	4,1	16,9
10	56,51	8,1	92	très nuageux.	N. très faible.	0,0	3,7	15,9
11	52,27	8,9	80	très nuageux.	N.-N.-E t. faible.	0,0	4,2	17,1
12	52,99	9,0	70	presque beau.	E.-S.-E. t. faible.	0,0	2,0	16,7
13	48,50	5,6	96	couvert pluie.	N.-E. faible.	1,6	5,2	8,4
14	49,28	0,2	91	presque couvert.	N. assez fort.	1,7	— 1,9	5,1
15	47,96	— 0,2	92	très nuageux.	N.-N.-E. modéré.	0,0	— 4,4	5,3
16	49,25	1,3	64	presque beau.	N. modéré.	0,0	— 2,7	6,4
17	54,83	0,7	68	presque beau.	N. faible.	0,0	— 2,8	5,7
18	58,86	0,9	82	peu nuageux.	N.-W. très faible.	0,0	— 4,0	5,8
19	58,67	— 1,8	78	couvert.	E.-N.-E. faible.	0,0	— 5,3	4,1
20	55,40	5,1	81	couvert.	S.-E. t. faible.	0,0	0,2	12,1
21	53,51	7,3	64	très nuageux.	E.-N.-E. faible.	2,7	3,1	13,2
22	54,09	12,9	76	couvert pluie.	W.-S.-W. faible.	3,6	9,6	16,4
23	53,79	12,4	87	couvert.	S.-W. faible.	2,0	10,1	15,1
24	54,85	12,2	94	couvert pluie.	S.-W. très faible.	1,6	10,3	13,7
25	59,25	9,1	51	très nuageux.	W. faible.	7,7	6,4	14,9
26	64,23	10,7	73	très nuageux.	W.-N.-W. faible.	2,4	5,8	14,9
27	64,12	8,8	81	peu nuageux.	S.-S.-E. t. faible.	0,0	2,2	15,4
28	62,25	8,8	83	couvert.	E.-N.-W. très faible.	0,0	4,8	14,1
29	60,00	9,9	60	beau.	E.-N.-E. faible.	0,0	3,5	14,5
30	57,92	8,7	63	beau.	N.-E. faible.	0,0	2,1	15,0
31	60,00	8,8	51	beau.	N.-E. faible.	0,0	1,4	14,6

Bordeaux. — Imp. G. GOUNOUILHOU, rue Guiraude, 11.

Digitized by Google

EMIN-PACHA ET L'EXPÉDITION STANLEY

(Suite et fin) (1).

IV

Emin-bey n'est pas le seul Européen que l'insurrection mahdiste ait surpris et interrompu au milieu de recherches scientifiques, et que sa victoire ait bloqué au Soudan. Entre le bassin supérieur du Nil et le bassin moyen du Congo, s'étend une région peu connue encore, mais bien arrosée, sans être humide, assez peuplée, et que sa situation, ses ressources semblent appeler à devenir la voie de communication et d'échanges la plus importante de l'Afrique centrale. C'est le pays des Niamniam, arrosé par l'Ouellé, au cours encore mystérieux, à l'ouest de la région des lacs, au sud du pays des rivières, qui s'incline vers le Congo et le lac Tchad, et bien qu'adossé aux montagnes « bleues » ou autres qui dominent les grands lacs Victoria et Albert, n'est séparé d'eux par aucune barrière. Aucun désert ne le sépare non plus soit du Congo, soit du Soudan central. Aussi cette région, fermée jusqu'ici et habitée par des nègres dont la réputation détestable vient d'être hautement réhabilitée, a-t-elle attiré l'attention d'hommes entreprenants, d'esprits curieux et avisés qui ont entrevu l'importance de ce futur grand carrefour africain. C'est là qu'Emin-bey opérait en 1884, dans le pays des Monbouttous, quand il fut rappelé à Lado par l'imminence d'une attaque mahdiste; c'est là que le célèbre Junker explorait le cours de l'Ouellé, cherchant à résoudre le problème de sa direction finale et amassant un trésor d'observations de tout genre; c'est là enfin que

(1) Voir le *Bulletin* du 18 avril 1887, page 225.

Digitized by Google

l'Italie, qui ne croit pas être venue trop tard dans un monde trop connu, et qui brûle de se distinguer et de se tailler un empire au soleil d'Afrique, était représentée par un de ses intrépides enfants, l'ex-capitaine de bersaglieri Casati, cherchant, lui aussi, à faire parler de son pays et à découvrir quelque chose. A la nouvelle des dangers qui du nord menaçaient les Européens, ils se replièrent à leur tour sur le Nil. Emin-bey les abrita de son mieux, et Ouadélaï, qui les reçut avec lui, devint ainsi le quartier général des explorateurs soudanais en détresse. Emin-bey, qui les avait accueillis et recueillis avec cordialité, trouva en eux une société, un soutien moral, et bientôt même une assistance précieuse : ils lui ont servi d'ambassadeurs et d'émissaires auprès des chefs noirs des lacs et même de l'Europe.

Le docteur Wilhelm Junker, né à Moscou en 1840, d'une famille très riche (son frère est à la tête d'une banque importante), a été saisi de bonne heure de la passion des voyages. Il a, comme plus d'un de ses compatriotes, voué sa vie à la science et consacré sa fortune à suivre sa vocation. Combien voit-on chez nous de ces nobles exemples? Ils ne sont pas rares en Russie, surtout dans la classe aisée, où l'amour de la science a enfanté de nos jours des apôtres et suscité d'héroïques dévouements qui semblaient jusqu'ici réservés au prosélytisme religieux. Comme M. de Mikloukho-Maclay, l'explorateur de la Nouvelle-Guinée, dont il a plus d'un trait de caractère, le Dr Junker unit à la douceur, à la modestie slave, des qualités d'esprit et d'énergie de premier ordre. Son savoir solide, sa ténacité, sa prudence, sa sagacité, son infatigable persévérance l'ont mis au premier rang parmi les explorateurs de l'Afrique.

Elle l'attira de bonne heure. Après G. Schweinfurth, son ami, il remonta le Haut-Nil depuis Khartoum, et explora le pays des rivières (1875); puis il reconnut le Haut-Ouellé, le pays des Monbouttous et des Niamniam, et descendit l'Ouellé jusqu'à la sériba (village fortifié) d'Alikobo. Ce point extrême, qu'il atteignit en février 1883, il le place vers 3°43' de latitude nord et 22°40' à l'est de Greenwich; c'est le plus occidental où

Digitized by Google

soit parvenu un Européen sur l'Ouellé (1). Que de résolution, d'énergie, d'entrain ne supposent pas de tels efforts! Après quatre années passées à reconnaître les affluents du Haut-Nil : Sobat, Tongi, Api, Rohl, — quatre autres dans l'Ouellé, chez des cannibales qu'il charme par sa bonne humeur, son entrain et son accordéon!

Cette dernière reconnaissance est de la plus haute importance, et si les mesures prises par Junker sur une carte de son exploration sont reconnues exactes, ou du moins d'une approximation suffisante (2), elle donne une grande vraisemblance à la fameuse hypothèse de M. Wauters, qui fait de l'Ouellé un affluent de droite du Congo.

Alikobo n'est qu'à 4 ou 500 kilomètres de l'Oubandji, exploré tout récemment par Grenfell, et comme l'Ouellé se dirige franchement vers l'ouest, sans jamais dépasser, ni même atteindre le 4e parallèle, il est infiniment probable qu'il fait

(1) « L'Ouellé a été traversé par Junker en six endroits différents. A la sériba d'Alikobo, au pays des Bassangé, le fleuve prend de telles dimensions que le voyageur n'a pu se rendre compte de sa largeur, d'autant plus que son cours est parsemé d'îles, non seulement très peuplées et très cultivées, mais offrant de spacieux domaines aux éléphants, qui y abondent. » (G. Schweinfurth.)

(2) Voici ce qu'en dit le découvreur de l'Ouellé, M. G. Schweinfurth : « A l'égard de la position de ce point (Alikobo), l'évaluation des distances ne m'inspira aucun doute; mais la question n'est pas si facile à décider, par rapport à l'orientation magnétique. Avec 10° de déclinaison ouest, nous arrivons à une latitude qui se rapproche singulièrement de celle du point extrême atteint par Grenfell sur la Loïka : les chutes de Loubi. »

Néanmoins, M. G. Schweinfurth se prononce contre la réunion de l'Ouellé et de cette dernière rivière : « Ainsi, la Loïka serait absolument hors de contact avec l'Ouellé; la courbe décrite par celui-ci s'atténuerait beaucoup et ne représenterait plus qu'une ligne concentrique à la grande courbe du Congo, sous 2° de latitude nord.

» Le docteur a concentré tout son travail cartographique sur un routier dressé avec la plus minutieuse exactitude. Ses croquis sont faits méthodiquement et consistent en dessins à vue, dressés en route, servant de memoranda pour l'ensemble du réseau hydrographique, avec la nomenclature des lieux; ce sont, enfin, de splendides feuilles à l'échelle de 1/400000e, exécutées avec le plus grand soin, et que l'on examine avec le plus vif plaisir et le plus grand intérêt.

» Le Caire, 23 janvier 1887. »

Cette lettre, traduite de l'allemand sans doute, et publiée dans le *Mouvement géographique* du 13 février 1887, présente plus d'une obscurité, due probablement à l'inexactitude de la traduction.

Digitized by Google

partie du système du Congo et gravite concentriquement à la branche maîtresse du Haut-Fleuve, qu'il rejoint par l'Oubandji.

Ainsi se trouverait complétée la connaissance du réseau fluvial le plus considérable de l'Afrique centrale : ce serait un fait géographique de la plus haute portée. L'Ouellé, comme voie d'accès vers le Haut-Nil, balancerait l'importance même du Congo. Il doit mesurer, nous dit le *Mouvement géographique*, 2,500 kilomètres. L'Oubandji, suivant le lieutenant Von François, déverse aux eaux moyennes 8,000 mètres cubes environ dans le Congo; il constituerait le grand collecteur du Soudan à l'est du Nil. Il ne reste qu'à découvrir, c'est là le point faible de cette séduisante hypothèse, le confluent de l'Ouellé et de l'Oubandji. Or, le révérend Grenfell, qui a remonté ce dernier cours d'eau jusqu'à 4° de latitude nord, n'en a pas aperçu trace. Un avenir très prochain nous dira le dernier mot.

C'est à la fin de 1883 que le Dr Junker rejoignit Emin-bey. Pendant les hostilités qui troublèrent la région du Bahr-el-Gebel (Haut-Nil de Lado), il résida près du chef Anfina (dont nous ne connaissons pas la résidence). Au cours de ses pérégrinations, il perdit toutes ses collections, et ne réussit à sauver que sa carte-journal, seule et précieuse épave de son naufrage.

Quant à l'Italien Casati, il a quitté l'Europe en décembre 1879, pour rejoindre son compatriote Gessi, qui se trouvait alors au service du gouvernement égyptien dans le pays des rivières, à la tête de la province du Bahr-el-Gazal, que dirigea, en dernier lieu, Lupton-bey.

Gessi, entravé par le gouvernement dont il était l'agent officiel, s'épuisait vainement à combattre la traite des nègres; affaibli par les privations, miné par la fièvre, épuisé par le jeûne, il n'était plus qu'un cadavre ambulant, et ne tarda pas à succomber après 450 de ses hommes. Casati, abandonnant une cause perdue et un pays empoisonné, se dirigea lui aussi vers la région des Niamniam, où l'attirait, après tant d'autres, sur les traces de Schweinfurth, le problème de l'Ouellé. Le chef Azanga l'y retint prisonnier, mais il réussit à s'échapper

Digitized by Google

de nuit, traversa le pays des Monbouttous et parvint à Lado, où Emin-bey lui fit un accueil cordial (avril 1883).

V

Pendant trois ans l'Europe était restée sans nouvelles d'Emin et mille bruits contradictoires couraient sur son compte. Le plus probable paraissait qu'il avait été pris comme Lupton ou massacré comme Gordon. Cependant l'inquiétude ou le remords aidant, les sociétés de géographie organisèrent ou provoquèrent des expéditions de secours.

Le docteur Fischer a dirigé la première au nom de l'Allemagne : non seulement elle n'eut aucun résultat, mais son vaillant chef est mort au retour, à trente-huit ans, d'une fièvre contractée sous l'équateur pendant l'expédition. Parti de Pangani (Zanzibar) en août 1885, il traverse sans encombre l'Ousambara et le pays des Massaï. Mais la caravane, arrêtée à l'entrée de l'Ouganda par l'état de ce pays, dut contourner le lac Victoria et traverser les régions arides et sablonneuse de l'est, le Kavirondo, très peuplé, le pays des Bangagara et des Bakedi. Là nouvel arrêt faute de monnaie : on n'y reçoit, paraît-il, comme telle que du fil de fer ou de laiton. Le retour eut lieu par le lac Baringo et le pays de Kikouyou, au sud du Kénia, boisé, arrosé, fertile. La caravane arriva à Ouanga, sur la côte, un an après son départ, en juin 1886; elle avait perdu quarante-sept hommes sur deux cent trente, morts de faim. Fischer lui-même expirait le 11 novembre, à peine de retour à Berlin.

La deuxième expédition, envoyée par l'Autriche, a éprouvé moins de souffrances, mais n'a pas eu plus de succès. Elle était dirigée cependant par un explorateur éminent et expérimenté, O. Lenz, et avait pris la route du Congo. Transportée jusqu'aux chutes de Stanley (avril 1886), elle s'est heurtée contre le même obstacle : devant l'état de guerre qui désole la région des lacs, elle a dû rebrousser chemin vers le sud, remonter le Congo jusqu'à Nyangoué et se diriger de là sur le Tanganika

Digitized by Google

et le Zambèse; elle est arrivée à Zanzibar le 14 janvier 1887, sans avoir pu faire autre chose que de traverser une fois de plus l'Afrique d'ouest en est. Cette traversée a duré un an et demi.

Ainsi l'Europe ou du moins les États allemands, à défaut de l'Angleterre, n'étaient pas demeurés indifférents au sort d'Emin-bey; mais par un concours malheureux, il était bloqué dans Ouadélaï aussi bien par le sud que par le nord. Cependant il ne s'abandonnait pas de son côté, et à peine installé à Ouadélaï il tenait conseil avec ses courageux compagnons. Coupé de l'Égypte, il allait tenter de rouvrir ses communications avec Zanzibar et lancer l'un après l'autre ses deux hôtes dans la région des lacs, où il avait jadis noué lui-même des relations. Il aurait pu se joindre à eux; ils se seraient aisément frayé à eux trois un passage. Mais il ne songea pas un instant à abandonner ni sa brave troupe ni même sa position et ce qu'il appelle encore son territoire. Il y a comme une arrière-pensée dans ses déclarations. Est-ce ignorance de la vraie situation du Soudan, confiance excessive en ses forces, attachement à son œuvre et au pays qu'il a fait sien, toujours est-il qu'il persiste à ne pas vouloir être relevé de ses fonctions. Sur ce point encore, l'avenir nous dira s'il n'y a là qu'illusion.

Casati est dans les mêmes sentiments. Dans une lettre qu'il adressait alors à M. Camperio (1), il se montre plein de courage. Il parle avec admiration de la fermeté d'Emin et avec gaîté de son propre dénûment, « de la chemise aux escarpins », dit-il, et se déclare prêt à recommencer s'il parvient à tirer sa peau de « cette bagarre *(imbroglio)* ».

Le docteur Junker quitte donc Ouadélaï dans les premiers jours de janvier 1886, accompagné du pharmacien de la troupe Vita-Hassan, pour se rendre dans les états nègres du lac Victoria, l'Ounioro et l'Ouganda. Emin-bey le chargeait de renouer des relations avec ses anciens amis Kabréga, roi d'Ounioro, et le fameux Mtésa, roi d'Ouganda. Junker devait

(1) *Bollettino della Società africana d'Italia,* Napoli, décembre 1886, page 285.

Digitized by Google

essayer de le ravitailler, préparer le terrain pour établir des communications régulières avec les stations européennes de l'Afrique orientale, et porter à Zanzibar les lettres d'Emin et de Casati à leurs amis d'Europe ou d'Afrique, aux présidents des sociétés géographiques (1). Des obstacles inattendus allaient se dresser devant lui et lui barrer la route.

Kabréga le reçut bien et envoya à plusieurs reprises des aliments et des étoffes à Ouadélaï; mais Mtésa était mort, et des changements défavorables s'étaient produits dans le magnifique pays de Ganda.

Junker écrivait de Kabréga à M. Schweinfurth, le 11 février 1886 :

« Je suis parti, les premiers jours de janvier, à bord d'un vapeur, de Ouadélaï pour Kibiro, sur le lac Albert, avec le docteur Vita Hassan. Nous y sommes arrivés après dix heures de voyage. Kibiro est une station très importante à cause de ses sources sulfureuses et de ses salines... C'est seulement une semaine après mon arrivée que je suis parvenu à me faire présenter au roi Kabréga. Il a produit sur moi une impression très agréable et me paraît avoir un caractère très doux. » Il a appris l'abandon du Soudan : « Et l'Angleterre, que fait-elle? On laisse le champ libre à la traite des esclaves; on abandonne une œuvre séculaire. L'Europe laisse honteusement triompher l'Islam. Jamais je n'aurais pu croire une chose pareille et je n'y crois pas encore ! »

Junker a trouvé à Kabréga (c'est le nom de la résidence comme de la personne royale) des marchands arabes de Zanzibar établis là depuis quelques années. Il cherche à entrer en relation avec eux et n'y réussit pas tout d'abord, tant ils ont peur de se compromettre. Il obtient du roi Kabréga l'autorisation d'envoyer sans retard sa correspondance à M. Mackay, missionnaire anglais établi depuis longtemps à Roubaga, capitale de l'Ouganda, et qui jouit d'un certain crédit auprès du

(1) Les *Mitteilungen* de Gotha ont publié les lettres d'Emin-bey et de Junker; les journaux italiens l'*Esploratore* de Milan et le *Bollettino della Società africana d'Italia*, de Naples et de Florence, celles de Casati.

Digitized by Google

roi, grâce à ses connaissances médicales et autres. La correspondance parvint à sa destination, et l'Europe put enfin être éclairée sur le sort d'Emin et de ses compagnons; mais ce fut le signal de nouvelles complications.

VI

L'Ouganda (pays de Ganda) est le mieux connu et le plus puissant des états nègres du lac Victoria. Situé au nord-ouest de cette mer intérieure et au pied de hautes montagnes, la fertilité du sol et la fraîcheur relative du climat font de ce pays vert, salubre, accidenté, un vrai paradis sous l'équateur. Les habitants découverts par Speke en 1862 sont des nègres hauts et vigoureux, très adroits de leurs mains, intelligents et rusés, mais paresseux, vicieux, cruels. Là, comme partout, l'Européen et l'Arabe sont aux prises, mais il ne paraît pas qu'aucun des deux ait beaucoup gagné, et pour ce qui est des mœurs l'Évangile n'a pas eu plus d'action bienfaisante sur elles que l'Islam. La polygamie et l'ivrognerie n'ont pas diminué; l'esclavage y est pratiqué et les Ouaganda n'ont aucun respect de la vie humaine. Le gouvernement est une sorte de monarchie féodale.

Le roi de l'Ouganda, Mouanga, fils et successeur de Mtésa, y fait peser un odieux despotisme. D'un naturel fougueux, dépravé par la débauche, il passe ses journées à fumer du chanvre et à boire. Son harem ne le cède pas à celui de son père, le « Constantin » ou mieux le « Salomon » noir aux sept mille épouses. Tout jeune encore et déjà usé par les excès, Mouanga laisse, dit-on, gouverner sa mère; à son instigation il a complètement cédé aux suggestions des Arabes et rompu avec les Européens. Cela est d'autant plus fâcheux qu'il a pour lui la force. Ses soldats sont braves et bien armés; leur férocité les rend redoutables. Grâce à eux, Mouanga a soumis et dévasté tout le bord septentrional de l'Oukéréoué (lac Victoria). L'Ousoga et la plus grande partie de l'Ounioro sont à lui. Mais redouté de ses voisins, il redoute à son tour les Européens.

Digitized by Google

L'occupation de l'Afrique orientale par les Allemands l'a rempli de méfiance et de fureur. Il craint, non sans raison, un sort pareil, pire encore, à celui du sultan de Zanzibar. Il a déclaré la guerre aux blancs qu'il accuse de vouloir *manger le pays* et leur a interdit l'accès de son territoire. L'évêque anglican Hannington s'étant hasardé dans l'Ousoga a été saisi et massacré le 30 octobre 1885, avec une suite de cinquante personnes.

Dans l'Ouganda même, une persécution terrible a éclaté contre les indigènes devenus chrétiens. Mouanga donna l'ordre de les arrêter et de les faire brûler vifs. En vain les missionnaires protestants et catholiques de Roubaga ont cherché à l'attendrir. La plupart d'entre eux ont été arrêtés et ont couru les plus grands dangers. Quant aux indigènes chrétiens, l'ordre cruel a été exécuté. Plus de trente ont péri dans les flammes après d'atroces tortures : on leur coupait d'abord les bras et les jambes que l'on brûlait devant eux; le tronc mutilé était ensuite livré au feu (1). Casati porte le nombre des victimes à une centaine (lettre du 17 juillet 1886).

« Ému de ces horreurs, le cardinal Lavigerie a cru devoir intervenir, disent les *Missions d'Afrique,* auprès de Saïd Bargasch, qui seul peut exercer quelque influence efficace sur les Arabes répandus dans le pays. »

Les représentations des consuls étrangers à Zanzibar ont préservé les missionnaires. M. Mackay, qui a calmé à plusieurs reprises les accès de Mouanga en lui administrant des pilules d'opium, en a été quitte pour la peur. Mouanga n'a pas osé sans doute pousser à bout son pouvoir et l'a fait relâcher après quelques jours de captivité. La persécution s'est ralentie. Mouanga, capricieux autant que cruel, a accordé à l'évêque catholique Livinhac, des Pères algériens, envoyé par le cardinal, l'autorisation de se rendre dans l'Ouganda et a même mis ses pirogues à sa disposition pour traverser le lac Oukéréoué (2).

(1) *Afrique explorée,* 1886, p. 356.
(2) L'*Univers* vient de publier un intéressant récit de cette persécution, dû à Monseigneur Livinhac (avril 1887).

Digitized by Google

Mouanga, obsédé de terreurs, ne comprend rien à ces tentatives d'étrangers qui de tous côtés cherchent à traverser ses états. On conçoit que dans ces dispositions il ait barré la route à l'expédition Fischer, et que les lettres du consul anglais à Zanzibar, sir John Kirk, en faveur d'Emin-bey n'aient fait qu'accroître sa méfiance.

Mais le roi Kabréga a payé pour tous. Junker, ne trouvant pas assez de marchandises et surtout d'étoffes dans l'Ounioro qui n'en fabrique pas, a envoyé des agents dans l'Ouganda pour s'en procurer, entre autres un certain Mohammed Biri, Arabe autrefois au service de l'Association internationale africaine. Il ne faut pas oublier que les cotonnades forment l'unique monnaie ayant cours dans ces régions : de là la nécessité d'en approvisionner Ouadélaï.

Mouanga éleva les plus grandes difficultés; il promit, retira l'autorisation d'expédier les étoffes. Junker semble alors s'être rendu dans l'Ouganda pour presser son envoi. Mouanga, dont les inquiétudes et la fureur étaient allumées, déclare la guerre à Kabréga et envahit l'Ounioro. Il bat Kabréga (le bruit qu'il l'avait tué a même couru), le chasse de sa résidence, lui tue beaucoup de monde, le force à s'enfuir au sud du lac Albert, ravage ses états et s'empare de la plus grande partie de l'Ounioro.

Junker s'enfuit en toute hâte, réussit à traverser l'Ouganda et le Karagoué, peut-être le lac Victoria, et parvient à Msalala, station des Missions anglaises, située au sud du lac, le 16 août 1886.

« Échappé des griffes de Mouanga, je me trouve ici depuis ce matin, et je profite du dernier courrier qui part de la station vers la côte, pour y joindre quelques lignes pour vous. Serait-il donc à croire qu'on ne fera jamais rien pour ces malheureuses provinces de l'Équateur! Écrivez, écrivez toujours, cher ami! lancez des articles fulminants dans la presse pour ouvrir les yeux à tout le monde. Je me hâte, pour pouvoir faire mon possible. Il faut absolument qu'Emin-bey reçoive bientôt des renforts. J'ai dû partir sans avoir vu les marchandises

Digitized by Google

expédiées vers le nord. Le prestige des Européens se perd ici. Ce serait une honte éternelle si l'Europe ne tentait aucune démarche! Veuillez donc agir dans ce sens! La corde, la corde à Mouanga et à ses complices! Délivrance pour l'Ouganda! Des secours à Emin-bey! Reconquérons ces provinces; ce n'est que dans cet espoir que je tente mon retour en Europe.

» Votre ami affectueux, disparu et enfin retrouvé,

» Vilh JUNKER (1). »

VII

Cet appel chaleureux devait enfin être entendu. M. Schweinfurth s'empressa de lui donner la plus grande publicité. Tous les journaux ont reproduit les lettres que Junker avait réussi à envoyer à Zanzibar. Lui-même y parvenait sans autre encombre à la fin de 1886. Il est aujourd'hui au Caire, où il prend un peu de repos bien gagné auprès de son ami Schweinfurth, et s'efforce de mettre en ordre les résultats de sept années d'exploration.

Cependant, l'Allemagne, l'Italie, l'Angleterre s'agitaient, ouvraient des souscriptions, discutaient, organisaient des expéditions. Les sociétés de géographie proposaient des itinéraires; les gouvernements votaient des fonds. Des explorateurs de mérite tels que Thomson, Cameron, Massari, furent mis en avant pour diriger l'expédition. Mais tous se sont retirés dès qu'il a été question de Stanley. Il était en Amérique à faire des lectures sur le Congo. A la première nouvelle des affaires du Soudan, il interrompt sa tournée, revient en Europe, s'entend avec le roi des Belges et lord Iddesleigh, alors ministre des affaires étrangères d'Angleterre, et, avec sa décision habituelle, arrête ses dispositions et se remet en route.

Le 20 janvier 1887, ses officiers, au nombre de six, dont le major Barthelot et un lieutenant du génie, s'embarquaient à Londres sur le *Navarin* pour Zanzibar. Lui-même prenait la route de terre plus directe, de Calais à Brindisi, et se rendait

(1) Lettre à Schweinfurth. *Mouvement géographique*, 25 nov. 1886.

Digitized by Google

au Caire, où il conférait avec Junker et Schweinfurth (fin janvier). Le 6 février, il s'embarquait à Suez pour Zanzibar.

Les trois explorateurs s'étaient entendus sans peine sur la route à suivre pour retrouver Emin-pacha. Stanley allait tourner l'Afrique, remonter le Congo, puis gagner l'Ouellé, et de là le Nil équatorial. Les avantages de cette voie sont évidents, surtout si l'on parvient, comme il faut l'espérer, à remonter du Congo dans l'Ouellé. Grâce aux moyens de communication dont l'État du Congo dispose, aux steamers et aux stations du Grand-Fleuve, l'expédition n'aura à faire par terre et à pied qu'une route de 250 à 500 kilomètres au pis aller.

L'expédition Stanley s'est embarquée à Zanzibar, le 24 février dernier, à bord du *Madura;* elle comprend : 9 officiers européens, 61 Soudaniens, 13 Somalis, 40 Arabes, 620 Zanzibarites, sans compter trois interprètes et un nouveau personnage destiné à la célébrité, le chef Tippo-Tib.

La traversée s'est effectuée sans encombre, et, le 13 avril, l'expédition débarquait à Banane; elle remonte le long du Congo vers Léopoldville, et, à l'heure qu'il est, elle vogue peut-être déjà sur le Grand-Fleuve.

Quant à Emin-pacha, les nouvelles les plus récentes qu'on a de lui sont assez contradictoires. Après le départ de Junker, il avait envoyé Casati auprès de Kabréga, et l'Italien se louait fort du roi nègre, tout en le déclarant « timoré et hésitant *(timoroso e titubante),* soupçonneux et enclin à céder aux siens. (1) » Mais là-dessus eurent lieu la défaite et la fuite de Kabréga. Emin aurait essayé de s'ouvrir un passage de vive force; mais après deux tentatives inutiles, il aurait été rejeté sur Ouadélaï. Une lettre de lui, datée de Lado, a même été reçue au Caire; mais on doute fort de son authenticité. Au dire de Junker, et cela est trop naturel, son long isolement semble l'avoir découragé, et il ne demande qu'à quitter le Soudan.

(1) Lettre datée de Ginara (Ounioro), le 17 juillet 1886. *Bollettino,* Roma, décembre, page 995.

Digitized by Google

VIII

Quelle sera l'issue de l'expédition Stanley? A en croire son chef, elle n'a pas de caractère militaire et n'a d'autre but que de rapatrier Emin-pacha et sa troupe. Il est permis de douter que là se bornent en effet ses desseins. Non seulement il aura à sa disposition un millier d'hommes bien commandés et bien armés, avec fusils et mitrailleuse, mais outre les forces du Congo, il dispose d'alliés précieux, entre autres ce Tippo-Tib, qu'on ne connaissait jusqu'ici que comme un traitant arabe, quelque peu négrier, et dont le *Mouvement géographique* et les journaux belges font maintenant un chef redoutable dont l'autorité s'étendrait du Haut-Congo au Tanganyka, voire à Zanzibar, et qui disposerait lui-même d'une armée de 3,000 hommes bien équipés et armés de fusils. Ce marchand d'esclaves est une vieille connaissance de Cameron et de Stanley; il a dernièrement rendu service à Junker. Ils se trouvaient en même temps dans l'Ouganda, et c'est grâce à sa protection que Junker a pu, lui dixième, gagner la côte sain et sauf; Junker a eu recours au moyen ingénieux que voici : il n'a rien trouvé de plus sûr que de se vendre, par contrat, au roi des traitants avec ses hommes. L'acquéreur a tenu parole et a livré sa marchandise à Zanzibar franche de toute avarie. Tippo-Tib, qui est fort intelligent, s'est mis au service de Stanley, qui l'a enrôlé et même nommé chef de la station de Stanley-Falls. Comme la station a été abandonnée après avoir été attaquée et pillée par les compatriotes de Tippo-Tib, on voit que Stanley ne lui cède que l'autorisation de la reprendre. Quant au commerce de Tippo-Tib, on a stipulé, par contrat également, qu'il ne pourrait exercer la traite *au-dessous* des chutes de Stanley, ce qui revient à lui laisser carte blanche en amont (1).

D'autre part, bien que le mouvement mahdiste ait perdu beaucoup de sa force depuis la mort de Mohammed-Ahmed (1885) et l'échec de son lieutenant Osman-Digma vers Souakin, le

(1) Stanley a d'ailleurs un précédent, l'exemple de Gordon lui-même.

Digitized by Google

khalifa Abdullah qui a succédé au Mahdi ne commande pas à moins de 300,000 Soudanais. Osman-Digma est à la tête d'une armée régulière de 50,000 mille hommes fort bien équipés, encadrés, disciplinés et d'une forte artillerie, dont les Égyptiens ont fait les frais. Khartoum nous paraît pour l'heure imprenable, et la preuve en est que des relations commerciales régulières tendent à se rétablir entre le Soudan septentrional et l'Égypte. Partout on se résigne aux faits accomplis. Il y a loin d'ailleurs de Khartoum à Ouadélaï.

Il n'en est pas de même de la province de l'Équateur, que son éloignement même a préservée contre l'insurrection soudanaise triomphante, et nous pensons qu'il n'est pas invraisemblable de supposer que Stanley a par derrière la tête des projets de conquête qu'il pourrait parfaitement réaliser.

Il commencera sans doute par porter secours à Emin; mais, chemin faisant, il jettera son dévolu sur le bassin de l'Ouellé, dont Junker faisait naguère au Caire même une magnifique description. Il s'emparera, en second lieu, des provinces d'Emin-pacha, et ce sera justice. Le roi des Belges n'avait-il pas déjà entamé des négociations avec Gordon dans le même but? Enfin, si tout réussit, et pour couronner l'entreprise, on attaquera l'Ouganda. Rien n'est plus facile, en dépit de l'armée de Mouanga, que cette dernière conquête. Les Allemands et les Anglais qui se sont partagé l'Afrique orientale et qui ont déjà, sur les cartes, porté les frontières futures de leurs possessions jusqu'au Tanganyka et au Victoria, l'appuieront par l'est. Si les Arabes et les chrétiens font masse contre les Ouaganda, adieu leur domination; sa fin sera aussi, quoi qu'il arrive, la fin de la traite.

Pour garder ces nouvelles acquisitions, on ne manquera pas de bras : colons, aventuriers, amateurs, sans compter les hommes d'Emin-pacha. Que faire d'eux? Les rendre à leur pays? Il est au pouvoir des mahdistes. Quelques-uns sont fixés là-bas, comme Emin lui-même, depuis plus de dix ans; ils y ont jeté des racines.

Nous croyons, en dépit des objurgations de Chaillé-Long,

Digitized by Google

que notre pays n'a à en concevoir ni de jalousie ni d'alarme. La France est assez riche, sa part est assez belle; l'Afrique est assez grande pour abriter tous les pavillons. Les Européens n'y seront jamais trop pour y faire cesser les horreurs de la traite, pour y faire reculer la barbarie. « L'œuvre de Gordon, de Baker et d'Emin, dit M. J. T. Wills (1), — ajoutons de Stanley, de Brazza et des autres, — n'est qu'une partie du grand drame africain de ce siècle, né de l'extension du trafic de l'ivoire et des esclaves d'une part, et des travaux de la philanthropie et de la civilisation européenne d'autre part; ces deux courants opposés se sont rencontrés au centre de l'Afrique. C'est la lutte du christianisme contre la religion de l'esclavage, des Européens contre les Arabes de demi-caste, pour savoir de qui relèveront ses destinées. La suppression de la traite à sa source et la civilisation du continent mystérieux en seront les résultats certains, quelque incertains que soient la longueur de la lutte et le nombre des victimes qu'elle fera. »

On ne saurait mieux dire. Aussi souhaiterons-nous bonne chance à Stanley et à ses compagnons. Quels que soient les moyens employés, les mobiles auxiliaires, le but est des plus nobles et l'histoire mettra peut-être un jour l'expédition Stanley plus haut que bien des entreprises grandioses, la campagne de Russie, par exemple, ou l'aventure du Mexique.

E. Marc.

Le chemin de fer du Buisson à Saint-Denis.

Une des lignes qui intéressent le plus notre région du Sud-Ouest et plus particulièrement Bordeaux est celle du Buisson à Saint-Denis; elle fait en effet partie de la grande ligne de Bordeaux à Lyon par Libourne, Castillon, Sainte-Foy-la-Grande, Bergerac, Lalinde, le Buisson, Sarlat, Cazoules, Souillac, Martel, Saint-Denis, Vayrac, Laroquebron, La Capelle-

(1) *Fortnightly Review*, décembre 1886.

Digitized by Google

Viescamps, Aurillac, Vic-sur-Cère, le Lioran, Murat, Neussargues, Massiac, Arvant, Brioude, Saint-Georges-d'Aurac, le Puy-en-Velay, Vorey, Retournac, Firminy, Saint-Etienne-en-Forez, Rive-de-Gier et Givors.

Les sections du Buisson à Sarlat et de Sarlat à Cazoules sont déjà livrées à la circulation sur la section de Cazoules à Saint-Denis et sur celle de Saint-Denis à La Capelle-Viescamps; les travaux d'art, fort remarquables, sont terminés et il ne reste à faire que la pose de la voie et la construction des stations. J'ai visité les travaux lundi 28 mars et mardi 29 mars derniers.

Le Buisson est un hameau situé sur la rive gauche de la Dordogne, à 134 kilomètres de Bordeaux par Libourne et Bergerac, sur la grande ligne de Paris à Agen par Orléans, Vierzon, Châteauroux, Limoges, Périgueux, le Buisson, Belvès, Monsempron-Libos et Penne, au 556e kilomètre de Paris.

Un buffet a été établi au Buisson et une église qui attend encore son clocher y a été construite; les touristes qui ont quelques heures d'arrêt au Buisson, trois heures suffisent, feront bien de faire la charmante promenade de Cadouin, chef-lieu de canton de la Dordogne où ils visiteront une église très remarquable et le plus beau cloître de notre région du Sud-Ouest.

En partant du Buisson, le train de Sarlat-Cazoules suit la ligne d'Agen jusqu'à la station de Siorac (3 kilomètres), village situé sur la rive gauche de la Dordogne qu'on y traverse sur un beau pont qui le relie au bourg de Coux.

En partant du Buisson, le train de Cazoules laisse à droite la ligne d'Agen qui monte par de fortes rampes vers Belvès et remonte la vallée très pittoresque de la Dordogne; un beau pont sur cette rivière précède la station de Saint-Cyprien (15e kilomètre) qui possède une église ancienne et bien restaurée, et doit son importance à son magasin des tabacs; à la station de Saint-Cyprien succède bientôt celle de Saint-Vincent-Bezenac (21 kilomètres). Après l'avoir dépassée, on franchit la Dordogne sur un magnifique pont en maçonnerie, en vue du château féodal si pittoresque et si bien situé de Baynac; une station a été

Digitized by Google

établie sur la rive gauche de la Dordogne en face du château de Baynac, au 23e kilomètre du Buisson : c'est celle de Castelnaud.

En partant de la station de Castelnaud, on voit à droite le beau château de Fayrac qui date du xve siècle, puis on traverse pour la troisième fois, depuis le Buisson, la Dordogne sur un beau pont en pierre depuis lequel on voit à gauche le château de Baynac et à droite les ruines imposantes de celui de Castelnaud au pied duquel un pont a été construit sur la Dordogne. La station de Vezac a été établie au 25e kilomètre de celle du Buisson; c'est celle dont se servent les touristes qui veulent visiter le magnifique château de Baynac situé à deux kilomètres de la gare, sur un rocher qui domine la rive droite de la Dordogne et sur les flancs duquel le village de Baynac est bâti en amphithéâtre. Depuis les tours du château on jouit d'une vue magnifique sur la vallée sauvage de la Dordogne : les deux ponts du chemin de fer sur cette rivière, celui de la route, les stations de Castelnaud et de Vezac, le château de Fayrac, les belles ruines de celui de Castelnaud et la petite ville de Domme, chef-lieu de canton de la Dordogne situé sur un plateau qui offre un précipice vertical au pied duquel coule la Dordogne. La vaste salle des États du château de Baynac date du xiiie siècle et est très remarquable; la station de Vezac est celle qui dessert Domme.

Le train repart de Vezac remorqué par deux locomotives pour s'élever par de très fortes rampes vers Sarlat, que précèdent deux tunnels et un beau viaduc depuis lequel on voit à gauche un faubourg de Sarlat, 33 kilomètres du Buisson.

Sarlat est une des sous-préfectures de la Dordogne et une ville de 6,000 habitants, jadis siège d'un évêché, fondée par Pépin, roi d'Aquitaine; elle soutint un siège mémorable pendant les guerres de religion. Sarlat a conservé sa belle cathédrale derrière laquelle on remarque le bel édifice en forme de tour ronde nommé *lanterne des morts,* les ruines d'une autre église, quelques maisons anciennes dont la plus intéressante est celle de La Boëtie; elle possède un magnifique collège congréganiste.

Après Sarlat, la ligne se rapproche de la Dordogne, en

Digitized by Google

partant de la station de Carsac (41e kilomètre); on voit à droite le beau pont sur la Dordogne du chemin de fer de Sarlat à Gourdon, ce bel ouvrage d'art est la seule partie exécutée de la ligne.

La station de Calviac (46e kilomètre), est située en face du beau château de Fénelon qu'on voit à droite sur une colline du département du Lot, qui est séparée de la station par la Dordogne; ce château est le berceau de l'illustre archevêque de Cambrai, de l'auteur de *Télémaque*. La ligne remonte la rive droite de la Dordogne et offre de beaux points de vue sur cette rivière et le pittoresque château de Fénelon.

Un tunnel précède la station de Calviac, chef-lieu de canton de la Dordogne; un beau pont en maçonnerie sur la Dordogne a été construit près de la gare de Carlux, chef-lieu de canton, située au 50e kilomètre.

Cazoules, 57e kilomètre du Buisson, est la station où s'arrêtent aujourd'hui les trains partant du Buisson sur la limite des départements de la Dordogne et du Lot et sur la rive droite de la Dordogne. Cette station sera commune aux deux chemins de fer de Bordeaux à Lyon et de Paris à Toulouse par Orléans, Châteauroux, Limoges, Brives, Souillac, Gourdon, Cahors, Montauban et Toulouse; ce dernier, encore en construction sur la section de Brives à Cahors, y franchira la Dordogne.

En partant du Buisson, la ligne de Saint-Denis passe du département de la Dordogne dans celui du Lot et franchit un petit tunnel; elle s'élève ensuite sur les flancs des collines de la rive droite de la Dordogne et offre des vues magnifiques sur la riante vallée où serpente cette rivière; trois beaux viaducs en pierres de taille précèdent l'importante gare de Souillac (65e kilomètre).

Souillac est un gros chef-lieu de canton du département du Lot, situé à un kilomètre de la rive droite de la Dordogne que la grande route nationale de Paris à Toulouse y franchit sur un beau pont en pierres de taille. Souillac possède une église romane ancienne et remarquable et une tour de beffroi qui porte l'horloge de la ville; elle doit son importance à son

Digitized by Google

magasin des tabacs, mais ce qu'elle offre de plus intéressant, ce sont les merveilleux travaux des chemins de fer de Paris à Toulouse et de Bordeaux à Lyon qui s'y croisent. La gare est située sur la montagne, à un kilomètre au nord de la ville, et offre une vue magnifique sur la vallée de la Dordogne; le train de Saint-Denis en sortira par un merveilleux viaduc courbe de 30 arches, atteignant 30 mètres d'élévation, dont la construction a présenté de grandes difficultés et a malheureusement coûté la vie à plusieurs ouvriers, humbles héros du travail de ce viaduc. On voit à droite la ville de Souillac et la vallée de la Dordogne, à gauche un autre viaduc encore en construction appartenant à la ligne de Paris à Toulouse; entre deux viaducs en maçonnerie, on a construit trois piles en pierres de taille sur lesquelles on est en train de lancer un tablier métallique. La ligne de Paris à Toulouse présente à quelques kilomètres de Souillac un autre viaduc en maçonnerie très beau. C'est au bout du viaduc de Souillac que les deux lignes qui cheminent ensemble depuis Cazoules se séparent : celle de Saint-Denis franchit une vallée sur le viaduc de Bramefond, moins long mais beaucoup plus élevé que celui de Souillac. Un long tunnel précède la station du Pigeon (71e kilomètre) située sur un plateau élevé à l'intersection des routes de Souillac à Martel et à Gramat. La ligne descend vers Martel (79e kilomètre), gros chef-lieu de canton du département du Lot qui possède un hôtel-de-ville surmonté d'un beffroi, une jolie église et de bons hôtels, puis descend vers la vallée de la Tourmente. Suspendue aux flancs de la montagne et offrant des points de vue magnifiques sur la vallée de la Dordogne et la rampe de Montvalent, section de Brives à Capdenac, elle coupe par des tunnels les contreforts de la montagne et arrive par une rampe très forte à la gare de Saint-Denis, 85e kilomètre du Buisson, 219e de Bordeaux. Situé dans la vallée de la Tourmente, sur la rive droite de la Dordogne et la ligne de Brives à Capdenac, Saint-Denis est appelé à devenir une importante gare d'embranchement. Saint-Denis est dominé par la montagne nommée Puy d'Yssolu, qui dispute à Capdenac et à Luzech l'honneur

Digitized by Google

d'avoir été Uxellodunum qui fut le dernier boulevard de l'indépendance gauloise et dont Jules César s'empara après un siège mémorable.

De Saint-Denis la ligne en construction gagnera Vayrac et Bretonnome (Lot), Laroquebron (Cantal) et rejoindra à Lacapelle-Viescamps la ligne depuis longtemps exploitée de Capdenac à Aurillac et Arvant par le Lioran, une des plus pittoresques de France.

Henry COURTOIS.

Les Chemins de fer algériens et tunisiens.

De grandes fêtes ont eu lieu à Alger pour l'inauguration du chemin de fer d'Alger à Constantine, dont la dernière section d'Aomar-Dra-El-Mizan à El-Adjiba vient d'être livrée à la circulation. Désormais on peut aller toujours en chemin de fer d'Oran à Alger, d'Alger à Constantine, de Constantine à Philippeville, de Constantine à Guelma, à Bône et à Tunis.

Le réseau des chemins de fer algériens et tunisiens appartient à sept compagnies différentes, savoir :

1° La Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui exploite deux lignes : 1. Celle d'Alger à Oran (421 kilomètres). Principales stations : Alger, Maison-Carrée, Bouffarik, Blidah, La Chiffa, El-Affroun, Bou-Medfa, Affreville (station de Milianah, buffet), Orléansville, Relizane (buffet), Perregaux, Saint-Denis-du-Sig, Sainte-Barbe-du-Tlelat et Oran. — 2. Celle de Philippeville à Constantine (87 kilomètres). Ces deux lignes sont les plus anciennes et la première section livrée à la circulation a été celle d'Alger à Blidah (52 kilomètres).

2° La Compagnie Franco-Algérienne exploite la ligne à voie étroite d'Arzew à Saïda et Mécheria (352 kilomètres), construite pour transporter l'alfa au port d'Arzew. Principales stations : Arzew, Perregaux (intersection avec la grande ligne d'Alger à Oran), Tizi (station de Mascara), Saïda, Kralfallah, El Kreider et Mécheria.

Digitized by Google

3° La Compagnie de l'Ouest algérien exploite deux lignes : 1. Celle de Sainte-Barbe-du-Tlelât à Razelma (153 kilomètres). Principales stations : Sainte-Barbe-du-Tlelat, Sidi-Bel-Abbès, Chanzy, Magenta, Titen-Yaya et Razelma. — 2. Oran à Tlemcen. Cette dernière n'est encore exploitée que sur une longueur de 76 kilomètres jusqu'à Aïn-Temouchent. Principales stations : Oran, Misserghin, Lourmel, Rio-Salado et Aïn-Temouchent.

4° La Compagnie de l'Est algérien vient de livrer à la circulation la dernière section d'Aomar-Dra-El-Mizan à El-Adjiba, de la grande ligne d'Alger à Constantine (464 kilomètres). Principales stations : Alger, Maison-Carrée, l'Alma, Ménerville, Palestro, Aomar-Dra-El-Mizan, Bordj-Bouïra, El-Adjiba, Sidi-Brahim, El-Achir, Sétif, El-Guerrah, Kroubs et Constantine, avec embranchements : 1. Ménerville à Haussonvilliers (17 kilomètres). — 2. El-Guerrah à Biskra, ouverte à l'heure qu'il est jusqu'à El-Kantara (146 kilomètres). Principales stations : El-Guerrah, Batna, Aïn-Touta, El-Kantara.

5° La Compagnie de Bône-Guelma, qui exploite trois lignes : 1. Celle de Kroubs-Tunis (447 kilomètres). Elle commence à Kroubs, à 16 kilomètres de Constantine, et a pour principales stations : Kroubs, Hamman-Meskoutine, Guelma, Duvivier, Souk-Arras, Ghardimaou (frontière de Tunisie), Souk-El-Arba, Beja, Medjez-El-Bab, Tébourba, Manouba et Tunis. — 2. Celle de Duvivier à Bône (55 kilomètres). — 3. Celle de Tunis à Hamman-El-Lif (17 kilomètres).

6° Le Compagnie du chemin de fer de Mokta-El-Hadid, qui exploite le petit chemin de fer de Bône à Aïn-Mokra (33 kilomètres), destiné à transporter des minerais de fer à Bône.

7° La Compagnie italienne du chemin de fer de Tunis à La Goulette (10 kilomètres), de Tunis à La Marsa (10 kilomètres), de La Marsa à La Goulette et de Tunis au Bardo.

Indépendamment de ces grandes lignes, il existe un chemin de fer Decauville de Sousse à Kairouan (60 kilomètres).

Henry Courtois.

Digitized by Google

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST.

SECTION DE TARBES

Séance du 5 avril 1887.

Conférence de M. LEQUIN, professeur de rhétorique au lycée de Tarbes, sur « les Prédicateurs français du moyen âge à Bossuet. »

Pour tous les habitués de ces petites fêtes intellectuelles que la Société de géographie donne, depuis deux mois, dans la salle du marché Brauhauban, M. Lequin était une ancienne et sympathique connaissance. Au mois de février dernier, il avait fait sur le *Théâtre au moyen âge* une conférence aussi instructive que gaie. On s'en souvenait et l'on brûlait de l'entendre une seconde fois.

Hâtons-nous de dire que M. Lequin a dépassé toutes les espérances qu'il avait fait concevoir.

Il a d'abord rappelé, dans un exorde spirituel, les diverses pérégrinations faites par la géographie, dans les conférences précédentes, à travers l'histoire, la critique littéraire, le théâtre, l'érudition, l'histoire naturelle, la psychologie, la médecine, etc., et il en a conclu qu'il ne lui restait plus, dans cette dernière conférence, « qu'à prendre la soutane pour faire une fin ». Après ce piquant début, il est entré dans son sujet.

C'est au IXe siècle que l'on commence à prêcher en français dans nos églises; jusque-là le latin était resté langue officielle du clergé. Cette innovation transforma la chaire, comme elle devait plus tard transformer la messe en tragédie, et le culte en drame. Dès cette époque apparaissent deux sortes de sermons bien différents : les premiers, adressés aux clercs, gros de scolastique, de syllogismes en *baroco*, de divisions, subdivisions, et catégories à l'infini. Les seconds, adressés aux gens du peuple de toute condition et de tout état, dans un langage aussi cru qu'expressif, parlant aux sens plus encore qu'à l'intelligence. L'éloquence, comme la poésie, comme la sculpture, se fait populaire et réaliste, et ne recule devant aucune des jovialités de la verve gauloise.

Ces derniers sermons sont les plus intéressants. Souvent, sous leur forme triviale, on découvre des idées grandes et belles et d'une rare énergie; Elinand, Guillaume Pépin, Foulque, Jacques de Vitry témoignent d'une hardiesse étonnante à prendre le parti des faibles contre les officiers seigneuriaux, baillis, prévôts, légistes, et contre la royauté elle-même qu'ils poursuivent

Digitized by Google

de leurs sarcasmes. Leur procédé habituel, c'est le fabliau, sorte de paraboles qui défrayent toute la littérature du moyen âge, et qui ont été la source de bon nombre de contes piquants, encore populaires aujourd'hui. Le conférencier en fait une ample revue où l'on voit défiler les personnages traditionnels : femmes coquettes, maris benoits, moines vicieux, manants avisés qui prennent leur revanche sur les puissants au jour de l'éternité. Le diable aussi occupe une large place, et les prédicateurs s'efforcent par mille manières de mettre les fidèles en garde contre ses séductions.

Au xve siècle trois grands noms à citer : Ménot, Raulin, Maillard. On pourrait presque dire qu'ils ont disséqué leur siècle, et Henri Estienne, écrivant à travers le passé la satire du temps présent, n'a rien trouvé de mieux que d'invoquer leur témoignage. En somme, ils offrent les mêmes caractères que leurs prédécesseurs, avec plus de virulence et de force, et dirigent les même attaques contre les femmes, les moines, les juges corrompus, voire les rois.

Les prédicateurs qui les suivent sont tout différents : c'est que la Renaissance est venue renouveler à la fois les idées et la langue. Le sermon devient une œuvre de compilation où le grand art est d'introduire le plus possible de citations profanes et d'étaler le plus lourd bagage de grec et de latin. Le pédantisme de la scolastique fait un traité d'alliance avec le pédantisme de l'érudition. M. Lequin a donné des exemples curieux. Vraiment, il est impossible de pousser plus loin la subtilité, le mauvais goût, la dévotion à l'antiquité, et il fallait savoir prodigieusement pour prêcher si mal.

La polémique âpre et envenimée des catholiques et des protestants, à l'époque des guerres de religion, change soudain et complètement le ton du sermon, en y introduisant les injures les plus grossières, la boue et l'ordure jetées à pleines mains. Les prédicateurs vont ramasser leur langage dans les ruisseaux des carrefours, appellent leurs adversaires *canailles, vermines, suppôts d'enfer,* tandis que les huguenots, de leur côté, ne sont pas en retard d'épithètes identiques, et trouvent, dans les mœurs du clergé, matière à riposte facile.

La Ligue fut un brandon de discorde de plus. M. Lequin déclare ne pouvoir donner des exemples de la brutale éloquence des Boucher, des Aubry, des Rose, des Christin, des Porthaise et des Feu-Ardent, tous hargneux molosses de sacristie, hurlant la guerre civile et aboyant contre la royauté. Leurs sermons ne sont qu'un carillon étourdissant de sophismes sanguinaires, d'invectives ordurières, de peintures ignobles où sont dites, décrites et montrées les amours ambiguës de Henri III. On ne saurait exprimer quelle influence ils ont eue sur le peuple : Ce sont eux qui ont véritablement fait la Ligue, et Henri IV avait bien raison de dire : *Tout mon mal vient de la chaire.*

Digitized by Google

Enfin, arrive le XVIIe siècle. Deux hommes se trouvent qui tentent de rappeler les prédicateurs au respect d'eux-mêmes et de leur mission : Bérulle et Vincent de Paul. L'Eglise a fait de l'un un cardinal et de l'autre un saint : c'est assez dire qu'elle a reconnu leur mérite. Il faudrait citer aussi les louables efforts du P. Bourgoing et des solitaires de Port-Royal, dont la haute vertu et l'austérité janséniste ont largement contribué à cette belle entreprise.

Des trois précurseurs immédiats de Bossuet, Senault, Lingendes, Lejeune, le conférencier donne une légère esquisse. Ce sont des théologiens, et il ne veut pas s'aventurer dans une matière aussi périlleuse. En revanche, il insiste sur Godeau, un habitué de l'hôtel de Rambouillet, abbé petit-maître et coureur de ruelles, qui devint, une fois évêque, un prélat très digne et un prédicateur sérieux. D'ailleurs, il ne faudrait pas se montrer trop sévère à l'égard de ces abbés mondains, obligés par leurs familles et les rigueurs du droit d'aînesse d'entrer dans les ordres, bien qu'ils eussent, pour la plupart, comme Retz, « l'âme la moins ecclésiastique de l'univers ».

M. Lequin, à ce sujet, a conté de jolies anecdotes ; enfin, il a terminé sa revue par le petit père André, représentant d'une autre école, le burlesque, et dont les sermons désopilants, en dépit de ses bonnes intentions, ont eu le mérite de dire de grosses vérités à des gens qui ne les auraient sans doute pas acceptées, s'il n'eût pris pour devise, et à meilleur droit que la comédie, « *Castigat ridendo mores* ».

Telle est la substance de l'étude consciencieuse et profonde que M. Lequin a consacrée aux prédécesseurs de Bossuet. Nous n'avons pu qu'indiquer les lignes principales de son remarquable travail ; nous avons dû passer sous silence les aperçus ingénieux et les mots piquants qui l'ont rendu si attrayant. (Extrait de la *République des Hautes-Pyrénées*, du 7 avril 1887.)

SECTION CENTRALE

Séance publique du lundi 28 mars 1887.

Conférence de M. le lieutenant-colonel MIGNOT, sur ses « Souvenirs et impressions de voyage au Tonkin ».

Présidence de M. le commandant BONETTI, vice-président.

La séance est ouverte à huit heures et demie du soir.

M. le commandant Bonetti, qui préside la séance, présente à l'auditoire, en quelques mots heureux et pleins d'à-propos, « M. le lieutenant-colonel Mignot, qui a commandé une colonne

Digitized by Google

avec tant de distinction dans la glorieuse campagne du Tonkin ».

C'est devant un public fort nombreux et distingué que l'orateur expose ses impressions de voyage au Tonkin, où il fut envoyé au commencement de 1885.

Parti d'Alger le 20 janvier sur le steamer « la Provence », il traversa la Méditerranée sans encombre et par un temps splendide; il vit successivement Port-Saïd, un grand bazar, une ville cosmopolite; Suez, à l'extrémité du canal de ce nom, et dont la vue n'offre rien de particulièrement intéressant; Djedda, le port de La Mecque; Aden, où il visita les fameuses citernes de la reine de Saba, et dont « les fortifications ressemblent un peu à celles de Grenoble »; l'île rocheuse de Socotora, en face du cap Guardafui; Colombo, dans l'île de Ceylan, à la végétation si luxuriante; Singapour, position admirable qui commande le détroit de Malacca, c'est-à-dire la route des mers de Chine, du Japon et de la Malaisie.

A Singapour, le steamer « la Provence » fut rejoint par un croiseur, « le Primauguet », qui devait le protéger contre les pirates, si nombreux dans cette partie du Pacifique. On passa devant Poulo-Condore, et, le 24 février, on arriva dans la baie d'Along, poissonneuse, bordée d'îles de toutes formes, et sur le littoral de laquelle certains voyageurs placent un bassin houiller des plus riches. Le 28 février, le détachement était à Haïphong, ville curieuse avec de grands docks, au milieu d'un réseau d'arroyos, et, le 6 mars, il arrivait enfin à Hanoï, dans le delta du fleuve Rouge.

Le fleuve Rouge est, sans contredit, le cours d'eau le plus considérable du Tonkin. Les indigènes appellent Song-Thao cette importante artère fluviale; les Français la nomment Song-Koï. Elle se termine par un grand nombre de bouches plus ou moins importrantes, et reçoit deux affluents particulièrement dignes d'être cités : la rivière Claire ou Song-Ka, et la rivière Noire ou Song-Bo, qui viennent se jeter dans le fleuve Rouge entre Hung-Hoa et Sontay. Ces trois cours d'eau, qui sillonnent et desservent tout le haut pays, donnent accès en Chine, dans les riches provinces du Yunnan.

C'est du delta surtout que s'occupe l'honorable conférencier. Dans toute cette basse région, les communications se font par eau. Les chemins sont de véritables digues faites de petits cubes de terre pris dans la vase humide, tassés, et forment un ensemble à peine résistant pendant la belle saison. Il n'y a guère qu'une seule route : celle de Hué en Chine par Hanoï. Les transports se font à dos d'homme : les coolies tiennent lieu de bêtes de trait.

Après cette description du delta, l'orateur nous transporte dans les villes où il fut successivement envoyé. C'est d'abord Sontay, le lieu d'origine de la famille de Li-Vin-Phuoc, le

Digitized by Google

chef des Pavillons-Noirs, et la résidence du chef de la tribu des Muongs. C'est ensuite Hung-Hoa, la ville forte la plus occidentale du delta; Bac-Ninh, Thuan-Quan, Lang-Son, qui évoquent dans l'esprit des souvenirs que le temps n'a pas encore effacés; c'est enfin Hanoï, sur la rive droite du fleuve Rouge, la résidence du ministre français et la ville la plus commerçante du Tonkin.

Le climat de ce pays n'est pas absolument insalubre. Si l'été y est plus mauvais, plus meurtrier qu'en Cochinchine, par contre, les autres sept mois y sont meilleurs que dans notre possession cochinchinoise.

Au point de vue administratif, le pays est divisé en provinces subdivisées en préfectures, en sous-préfectures, en cantons et en communes. La commune est autonome; elle est administrée par un maire et des notables élus. Les maires et les chefs des cantons savent lire et écrire, mais ils ne font pas partie de la corporation des mandarins et ne sont pas nommés par le gouvernement.

En Annam, comme en France, on paye des impôts indirects et des impôts directs. Les premiers sont essentiellement variables, et il est difficile de les évaluer même approximativement. Mais on a calculé que les impôts directs s'élèvent de 4 à 6 francs par tête. La répartition en est fort arbitraire, et sur une population de 12 à 13 millions d'habitants, il n'y a guère que 500,000 contribuables. Le roi impose chaque province, le gouverneur de la province répartit la somme à payer par préfectures, et ainsi de suite. Comme chaque fonctionnaire prélève une bonne part pour lui, il en résulte que les contribuables payent en réalité beaucoup plus qu'ils ne devraient payer. Les fonctionnaires n'ayant qu'une solde dérisoire, ils se payent aux dépens de leurs administrés, et, de fait, les mandarins sont tous prévaricateurs. Ne serait-ce pas là le secret de leur haine contre la France?

Avec une meilleure administration, on pourrait avoir un budget de 20 à 25 millions par an. Le conférencier appuie cette assertion, que certains pourraient trouver optimiste, sur l'exemple de la Cochinchine qui n'est pas plus riche que le Tonkin. On sait que la principale ressource de cette dernière province est le riz. On compte environ 1,600,000 hectares de rizières dans le delta, et le revenu moyen par hectare n'est pas inférieur à 200 francs.

Quant à la population, quoique grêle et rachitique, elle est active, laborieuse, les femmes surtout. L'Annamite est doux et inoffensif, mais faux et menteur, patelin et craintif. L'instruction est assez répandue dans la classe des lettrés, la seule influente, les armes n'étant pas en honneur dans ce pays.

Cette population a d'admirables dispositions pour le négoce, et fait un grand commerce avec Hong-Kong. La monnaie com-

Digitized by Google

merciale est la piastre mexicaine, mais la monnaie usuelle est la sapèque. Il faut 600 sapèques pour faire 1 franc, c'est avec des ceintures de sapèques que les ménagères vont faire leurs approvisionnements au marché.

Tel est le pays que la France a été amenée à conquérir par la logique même des événements et de la politique, comme le prouve clairement l'orateur par l'examen rapide des relations que tous les gouvernements qui se sont succédé en France ont eu à entretenir avec l'Annam. Cet historique le conduit à rappeler, entre autres noms, ceux de l'amiral Courbet, de Brière de l'Isle, de Négrier, de Millot, de Rivière et de Garnier, qui soulèvent une véritable tempête de bravos.

L'attrait de cette savante causerie est encore augmenté par plusieurs séries de projections qui passent à différentes reprises sous les yeux de l'assemblée.

M. le Président remercie M. le colonel Mignot de son intéressante et patriotique conférence. Il est « particulièrement heureux de pouvoir ajouter les félicitations unanimes du bureau de la Société de géographie aux applaudissements enthousiastes et si souvent répétés de l'auditoire ».

La séance est levée à dix heures et demie.

Le Secrétaire de service,
SARAZIN.

Séance mensuelle du 4 avril 1887.

Présidence de M. SCHRADER, vice-président.

Le secrétaire général fait connaître la liste des personnes qui se présentent pour faire partie de la Société.

Ce sont, pour la section centrale :

MM. Rouxel, fondé de pouvoir du trésorier-payeur général.
Raffard, percepteur de la 5e division.
Davezac, docteur-médecin.
Jonas Haënel, négociant.
Bachoué (de), pharmacien.
Minguin, négociant.

Pour la section de Périgueux :

M. Boisseau, rentier.

Pour la section de Tarbes :

MM. Lahoille, directeur d'école communale.
Piffaut, capitaine en retraite.

L'assemblée, consultée, vote à l'unanimité pour l'acceptation de ces nouveaux membres.

Le président les déclare élus.

M. Balguerie a la parole pour résumer les nouvelles géographiques :

Digitized by Google

Il parle de l'expédition de M. O. Forbes en Océanie, qui n'a pu réussir faute de ressources pécuniaires suffisantes.

En Amérique, M. Thouar, tombé malade, a dû s'arrêter à Sucre, capitale de la Bolivie, pour se reposer. M. Fouaillet remonte le Pilcomayo à la recherche des restes de Crevaux.

En Asie, les Russes, après avoir créé 1041 kilomètres de chemin de fer transcaspien, se proposent de créer une oasis à l'extrémité de cette ligne à Tschardschin, en prenant l'eau à l'Amou-Daria. Ils veulent aussi agrandir l'oasis de Merw, et gagner ainsi près de 400,000 acres à la culture.

MM. Bonvalot et Capus, arrêtés par les Afghans, dont ils voulaient traverser le pays pour se rendre aux Indes, ont été relâchés après une captivité de trois semaines, et ils se disposent à rentrer en France par les voies rapides.

Le Mékong pourra être ouvert à la navigation à vapeur jusqu'aux chutes de Kong, à condition d'employer à ce service des navires convenablement appropriés, dont la vitesse devra être de dix nœuds au minimum et qui devront compter, d'une façon absolue, sur leur machine et leur gouvernail.

En Afrique, Stanley a dû arriver le 22 février à Zanzibar, où l'attendait un vapeur chargé de transporter au Congo toute l'expédition de secours envoyée à Emin-Pacha. Depuis, une dépêche de Stanley annonce son départ et son arrivée probable au Cap pour le 9 mars.

Le voyageur russe Junker, absent depuis plusieurs années, vient de rentrer au Caire et doit s'arrêter à Berlin en allant à Saint-Pétersbourg.

Un Suédois, M. Krause, qui explore la Guinée septentrionale, a atteint Mosi, d'où il est parti le 26 octobre pour Timbouctou.

Dans l'Afrique australe, il est question de prolonger le chemin de fer de Kimberley à Prétoria.

En Algérie, la population indigène travaille et augmente; le rendement des impôts arabes ne cesse de croître; ce sont là des signes évidents de prospérité. Des voyageurs étrangers eux-mêmes n'ont pas hésité à reconnaître la valeur des résultats obtenus par la France. — Un voyageur russe, qui a beaucoup étudié notre colonie, M. de Tchihatchef a écrit : « Sous le rapport du don de colonisation, la France n'a rien à envier aux nations les plus privilégiées; l'œuvre accomplie en Algérie, égalée très rarement, n'a été surpassée nulle part. » — « Quiconque a pu voir comme moi, dit le célèbre explorateur allemand Rohlfs, les prodigieux travaux exécutés par les Français en Algérie, n'éprouvera qu'un sentiment de pitié pour ceux qui, en présence de toutes ces œuvres admirables, oseraient encore prétendre que les Français ne savent pas coloniser. »

On a ouvert, en 1886, 211 kilomètres de voies ferrées, ce qui porte la longueur des voies ferrées algériennes à 2,021 kilomètres exploités, non compris les 212 kilomètres tunisiens et les

Digitized by Google

7 kilomètres des mines de Kefoum-Théboul. Il a été concédé, en 1886, 199 kilomètres, de Blidah à Berrouaghia et embranchement sur Médéah (85 kil.), et de Mécheria à Aïn-Sefra, (114 kilomètres à voie étroite); sur le territoire tunisien, 13 kilomètres.

En somme, l'Algérie, Tunisie à part, compte 2,913 kilomètres de chemin de fer exploités ou concédés.

En France, la longueur exploitée au 31 décembre 1886 est de 31,211 kilomètres.

On annonce la création de la première Chambre de commerce française en Portugal, à Lisbonne.

Pendant l'année écoulée, il est sorti de l'Italie 167,405 émigrants. Depuis cinq ans, l'émigration a presque doublé.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à neuf heures trois quarts.

Le Secrétaire,
E. Balguerie.

NOTES GÉOGRAPHIQUES

Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis. — Le *Moniteur du Sénégal*, du 27 janvier 1887, publie le tableau de l'exploitation du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis (263 kilomètres) durant l'année 1886. La recette totale a été de 707,806 francs, soit 2,691 francs par mois et par kilomètre, et 33,228 francs de plus qu'en 1885.

Navigabilité de la baie d'Hudson. — Le *Compte rendu* de la Société de géographie de Paris (séance du 18 mars 1887) contient l'analyse d'un rapport du lieutenant Gordon, commandant le bâtiment l'*Alerte* qui a fait, pendant deux années successives, des croisières d'été dans la baie d'Hudson. Il avait été chargé de ce service par le gouvernement canadien, désireux de savoir de quelle façon on pourrait organiser des communications régulières, pendant la saison d'été, entre l'Angleterre et la baie d'Hudson.

« M. Gordon a constaté, dit le compte rendu, que si l'on veut établir des rapports commerciaux entre cette partie de l'Amérique du Nord et l'Angleterre, la navigation ne sera ouverte que pendant deux mois pour les voiliers et pendant trois ou quatre pour les bâtiments à vapeur, selon l'époque où la débâcle des glaces se produira. Cette question a une grande importance pour le Canada, parce que, dans un pays qui se développe de plus en plus au point de vue de la production des céréales, il

Digitized by Google

importe de trouver un moyen de communication rapide, et le moins onéreux possible, pour le transport des produits en Europe, et si la baie d'Hudson pouvait être navigable pendant un certain nombre de mois, il est certain que les frais de transport seraient moins considérables.

» Il avait été question de construire un chemin de fer partant du centre du Canada, de Winnipeg, pour aboutir à la baie d'Hudson; aussi lorsque les premiers rapports du commandant Gordon furent arrivés et qu'il fut démontré que la navigation pouvait se faire pendant trois ou quatre mois, une société se forma et commença immédiatement les travaux pour le prolongement d'une ligne ferrée jusqu'à la baie d'Hudson. Cette nouvelle voie aura une très grande importance au point de vue du trafic du Canada. »

Le journal *Paris-Canada*, du 7 avril 1887, annonce que les projets d'établissement d'un service régulier de navigation dans la baie d'Hudson ont été abandonnés :

« Le gouvernement du Canada a décidé de ne pas envoyer cette année de steamer à la baie d'Hudson. Pendant les trois étés derniers, on a envoyé un steamer dans cette baie pour déterminer si la baie et les détroits qui y conduisent étaient navigables assez longtemps pendant les mois d'été, tant pour faire des importations au nord-ouest que pour en tirer des produits de l'exportation en Angleterre.

» Il paraît que sir John Macdonald, premier ministre du Canada, ne regarde pas ce projet comme réalisable. Pour calmer un peu certains intéressés au nord-ouest, qui voulaient avoir quelque autre route que le Pacifique-Canadien pour exporter les produits du nord-ouest, sir John avait consenti à faire des essais afin de déterminer la longueur de la saison navigable. Les résultats de ces essais n'ont pas été satisfaisants au point de vue de l'entreprise commerciale en projet et on a abandonné l'idée de toute autre tentative, que l'on regarde comme inutile. »

CHRONIQUE

Congrès géographique du Havre; questionnaire. — Dans notre *Bulletin* du 1er novembre 1886, page 617, nous avons annoncé que le Congrès national des sociétés françaises de géographie se réunirait au Havre en 1887, à une époque qui serait ultérieurement fixée. La Société de géographie commerciale du Havre nous envoie le questionnaire suivant pour le Congrès de 1887 :

Géographie commerciale. — Situation géographique des ports

Digitized by Google

français. — Leur outillage. — Facilités d'entrée et de sortie pour les bâtiments. — Pilotage. — Mouvement commercial. — Étude du rôle des chemins de fer et des canaux pour le service des ports français. *(Rapport présenté par la Société bretonne de géographie.)*

Colonisation. — 1° Réglementation de l'immigration chinoise et réorganisation du régime du travail aux colonies. *(Vœu du Congrès de 1886. — Rapport présenté par la Société bretonne de géographie.)*

2° Du travail pénal dans ses rapports avec la colonisation. *(Rapport présenté par M. le conseiller Hardouin.)*

3° Situation industrielle, commerciale et politique de nos colonies. — Avantages qu'offre le protectorat dans les régions où le blanc ne peut vivre et peupler aussi facilement que dans la métropole. *(Rapport présenté par la Société bretonne de géographie.)*

4° De la colonisation dans la France continentale. *(Rapport présenté par la Société de géographie de Tours.)*

Enseignement et cartographie. — 1° Étude comparative de l'enseignement géographique en France et à l'étranger.

2° De la nécessité d'étudier dans leur entier développement les bassins communs à la France et aux pays limitrophes.

3° Des moyens à employer par les sociétés de géographie pour contribuer à relever le niveau des productions cartographiques. *(Des rapports seront présentés sur ces trois questions par la Société de géographie commerciale du Havre.)*

Questions d'organisation. — 1° Récompense honorifique à décerner périodiquement par les congrès nationaux des sociétés françaises de géographie à l'auteur de l'œuvre française qui aura fait accomplir le plus de progrès à la science géographique. *(Rapport présenté par la Société de géographie de Lyon.)*

2° Nomination d'une commission de permanence chargée de poursuivre la réalisation des vœux émis par le Congrès. *(Rapport présenté par la Société de géographie commerciale du Havre.)*

3° Des moyens à employer par les sociétés françaises de géographie pour étendre leur influence et rendre leur action plus efficace. *(Rapport présenté par la Société de géographie de Tours.)*

Rappel de vœux. — Certains des vœux émis dans les congrès précédents sont restés sans effet. La Société de géographie de l'Est se propose de présenter au Congrès un rapport sur ceux qui lui paraissent devoir être renouvelés.

Le Gérant : **J. MANÈS.**

Digitized by Google

ÉTAT NUMÉRIQUE DES APPAREILS D'ÉCLAIRAGE DES COTES, EN 1860 & 1885,

POUR LES

principales nations du globe (non compris leurs possessions coloniales).

(Extrait d'un travail de M. James Douglas, de Birmingham.)

PAYS	PHARES									BATEAUX feux		
	1860			1885			AUGMENTATION			1860	1885	AUGMENTATION
	NOMBRE			NOMBRE			NOMBRE					
	1re classe	2e classe	Total	1re classe	2e classe	Total	1re classe	2e classe	Total	Nombre	Nombre	Nombre
Angleterre et pays de Galles.	24	178	202	43	296	339	19	118	137	42	57	15
Écosse	17	112	129	23	166	189	6	54	60	1	4	3
Irlande	11	74	85	19	108	127	8	34	42	5	11	6
Royaume-Uni	52	364	416	85	570	655	33	206	239	48	72	24
États-Unis	26	314	340	52	406	458	26	92	118	39	22	-17*
France	32	193	225	39	374	413	7	181	188	3	9	6
Amérique anglaise	4	87	91	5	375	380	1	288	289	1	8	7
Suède et Norvège	3	115	118	8	321	329	5	206	211	2	8	6
Italie	3	88	91	17	220	237	14	132	146	»	12	12
Russie	2	63	65	14	164	178	12	101	113	12	16	4
Australie	6	33	39	18	172	190	12	139	151	5	14	9
Autriche	»	10	10	1	156	157	1	146	147	»	1	1
Danemark	2	68	70	7	158	165	5	9	95	7	11	4
Espagne	9	41	50	11	167	178	2	126	128	»	»	»
Pays-Bas	3	55	58	8	94	102	5	39	44	»	3	3
Inde	»	42	42	14	99	113	14	57	71	7	9	2
Allemagne	1	31	32	10	80	90	9	49	68	8	22	14
Nouvelle-Zélande	»	3	3	6	66	72	6	63	69	»	2	2
Chine	»	4	4	14	41	55	14	37	41	1	13	12
Turquie	1	13	14	1	54	55	»	41	41	1	3	2
Japon	»	»	»	8	49	57	8	49	57	»	2	2
Brésil	»	16	16	6	43	49	6	27	33	»	1	1
Portugal	1	14	15	1	19	20	»	5	5	»	»	»
Belgique	1	5	6	1	21	22	»	16	16	2	3	1
Totaux	146	1,559	1,705	326	3,649	3,975	180	2,090	2,270	136	231	95

* Diminution, résultant du remplacement d'un grand nombre de bateaux-feux par des phares.

Communiqué par J. V., membre corespondant.

Digitized by Google

LA VIGNE A MADAGASCAR

Tananarive (Madagascar), 1er mars 1887.

A Monsieur le Président de la Société de géographie commerciale de Bordeaux.

En parcourant votre *Bulletin*, la pensée m'est venue de vous soumettre un aperçu succinct du développement agricole dans l'île de Madagascar, persuadé que cette communication, tout imparfaite qu'elle est, ne vous sera pas désagréable.

Bien des écrits ont paru, dans ces derniers temps, touchant cette île : les uns exaltant outre mesure les richesses de ce pays, très intéressant du reste, les autres ne le jugeant que sommairement, ne lui rendant pas toute la justice qu'il mérite. Pour bien apprécier un pays sous ses divers aspects, il ne suffit pas de lire des rapports plus ou moins fantaisistes, mais il faut l'avoir habité, et pour parler avec connaissance de cause de sa valeur productrice, il faut de plus en avoir suivi les diverses opérations de culture.

Madagascar est un pays neuf en fait d'agriculture. Ce ne sont pas les travaux imparfaits et bornés des habitants qui peuvent fournir les données d'un jugement équitable. Ils en sont encore aux moyens rudimentaires. Comme ils trouvent de quoi subvenir à leurs besoins ordinaires dans les produits naturels du sol, l'industrie agricole se bornait jusqu'à ces derniers temps, à peu près, à la seule culture du riz, culture en laquelle ils excellent. Profitant des exemples et des conseils des missionnaires français, ils commencent à s'appliquer à la culture des divers produits agricoles. Avec un outillage insuffisant (l'*engoddy*, espèce de bèche) ils obtiennent des résultats qui nous rappellent les productions du pays natal.

Laissant de côté, pour aujourd'hui, d'autres points de vue

Digitized by Google

(qui pourront revenir si cela vous agrée), je me permets d'attirer votre attention sur un sujet auquel un Bordelais ne saurait rester indifférent. Je veux parler de la culture de la vigne. Rassurez-vous, Madagascar ne fera pas de sitôt concurrence aux produits si estimés de vos vignobles. Tout au plus pouvons-nous entrevoir un résultat qui, sous une main intelligente, prendra de grands et utiles développements.

Et d'abord la vigne est-elle de venue à Madagascar? Nous croyons pouvoir rassurer ceux qui conservent des doutes sur sa réussite. Les essais dont nous sommes les témoins nous font concevoir les meilleures espérances.

Qu'on ne s'arrête pas devant les difficultés qui, de prime abord, semblent naître de la nature du sol, du climat, d'autres obstacles plus ou moins imaginaires. Rappelons-nous que Madagascar, par sa position topographique, rachète les inconvénients que fait craindre sa position climatérique dans la zone torride. Ses montagnes, s'échelonnant des bords de la mer à une altitude de 1,500 et 2,000 mètres, offrent par cela même tous les climats, excepté le climat froid, le seul qui s'oppose au développement de la vigne.

Pour couper court à toutes les difficultés, nous pouvons aujourd'hui en appeler au meilleur de tous les arguments : l'expérience. Oui, l'expérience est faite, sinon sur une vaste échelle, du moins suffisante pour dissiper toutes les appréhensions. Qui n'a entendu parler des essais faits à Montaroa par M. Laborde, l'homme que l'on trouve à la tête de toutes les entreprises pour le progrès de la civilisation? Il avait produit du vin très potable, et sans doute il eût augmenté et perfectionné ses produits si ses plants n'avaient été envahis par l'oïdium, la même année où ce fléau fit son apparition en France. On voit encore quelques pieds de ces vignes, abandonnés à leur élan naturel, étendre leurs sarments sur les arbres environnants, portant de nombreuses grappes dont les merles font leurs délices.

Les missionnaires français ont, eux aussi, essayé de cultiver quelques pieds de vigne implantés d'Europe; il s'agissait pour

Digitized by Google

eux d'un point capital, d'avoir un vin véritable pour le sacrifice. Malheureusement ils n'avaient pas le choix du terrain, aussi leurs essais n'ont pas obtenu le résultat qu'ils ambitionnaient. Mais au lieu de se décourager, ils ont renouvelé partiellement leurs essais dans des conditions moins défavorables. Cette année même nous avons joui du spectacle, malgré des pluies incessantes, d'une abondance vraiment prodigieuse de gros raisins parfaitement sains, sur quelques pieds cultivés çà et là. Des Malgaches, quoique peu au fait de la culture, obtiennent un résultat passable.

Tout cela prouve qu'avec de l'industrie et de la persistance on peut obtenir du vin, sinon de première qualité, du moins véritable et bienfaisant. Que l'on tente sérieusement cette culture, non pas avec des idées préconçues, peut-être applicables ailleurs, mais bien avec des cépages adaptés au sol, après avoir consulté les influences géologiques, physiques et climatériques du lieu choisi.

Si je parlais à des gens peu versés dans la matière, je devrais m'étendre sur les conditions qui paraissent indispensables au succès de l'entreprise. Ce n'est pas à vous qu'il faut apprendre que la vigne est peut-être de toutes les plantes celle qui est le plus sensible à l'action des causes extérieures. Il faut donc savoir se rendre compte des circonstances favorables ou défavorables à son développement. L'influence du sol et du climat est considérable sur la vigne et ses produits. « La vigne, a dit l'un des vôtres, a modifié partout ce que je crois pouvoir appeler ses habitudes, suivant l'exigence du climat. » Il suffit d'avoir vécu dans un pays de vignobles pour le constater.

L'habitude de voir la vigne prospérer dans les régions tempérées et y produire ses meilleurs crus peut faire craindre que le climat chaud ne lui soit pas plus favorable que le climat froid. Si, au delà d'un certain degré de latitude nord, la vigne ne rencontre plus les conditions de chaleur qui lui sont nécessaires et si le suc de ses raisins ne donne plus par la fermentation qu'un liquide acide, une température trop élevée lui est aussi préjudiciable. Le principe sucré se développe alors si abondam-

Digitized by Google

ment que les raisins ne donnent plus qu'une liqueur épaisse, très riche en alcool, mais de très médiocre qualité.

En se rapprochant beaucoup de l'équateur, cette culture offre encore un autre inconvénient : c'est la végétation continue qui fait que l'on trouve sur le même cep des fleurs, des fruits verts et des fruits mûrs. Le même phénomène se remarque sur chaque grappe, de sorte que la vinification laisse toujours à désirer.

Ce dernier inconvénient est assez facilement prévenu par des coupes bien ménagées. On en fait deux par an à des époques fixes, en mars et en octobre, et l'on obtient une double récolte régulière. Par ce moyen, on réglemente le cours de la sève qui ne s'éparpille plus en temps inopportun.

Ces mêmes inconvénients se trouvent rachetés par l'altitude. On remarque en effet que la limite de l'altitude s'élève ou s'abaisse, selon que l'on se rapproche ou que l'on s'éloigne de l'équateur. La vigne peut donc trouver son climat favori, même à l'équateur, en fixant son séjour dans une position plus ou moins élevée, selon qu'elle en est plus ou moins rapprochée.

A Madagascar on peut se dire dans une région tempérée dès qu'on est entré dans la première ligne de montagnes, en allant de l'est vers le centre de l'île. Mais à partir à peu près de la ligne de partage des eaux, vers l'ouest, l'on se trouve en face d'une autre contrariété : c'est la sécheresse occasionnée par le manque de pluie pendant six ou sept mois de l'année, sous un soleil encore ardent qui ne permet pas une seconde récolte comme dans les bas. Les pluies des autres mois y viennent à contre-temps; elles commencent quand elles devraient finir, à la saison où le raisin, presque en maturité, ne demande plus que de la chaleur. Ces pluies continues lui enlèvent ses bonnes qualités, quand elles ne le pourrissent pas. Aussi cette partie de l'île offre-t-elle peu d'espoir au viticulteur.

Les saisons se trouvent mieux réparties dans le versant est; les pluies y tombent plus régulièrement; jusque sur le littoral on peut trouver des sites et des terrains propices. Le littoral, il est vrai, est déjà pris en partie par les planteurs de cannes et de cafés; mais on n'a qu'à gagner à s'établir plus loin du côté

Digitized by Google

des montagnes et même à les franchir. Le sable de la côte épuise bientôt son suc nutritif; tandis qu'en allant vers le centre on trouve d'immenses terrains inoccupés et très propices à la culture de la vigne. Que la difficulté qu'oppose le gouvernement aux concessions disparaisse et l'on verra bientôt les colons affluer dans ces terres incultes, surtout s'il s'établit des voies de communication, qui font entièrement défaut.

Dans le livre du R. P. de Lavaissière, *Vingt ans à Madagascar,* vous trouverez des renseignements suffisants sur les contrées de l'île les plus favorables à la culture. Nous avons un travail, encore inédit, sur cette matière qui intéresse les nouveaux venus et que nous produirons en son temps.

Dans ces régions, il faut se résoudre à n'établir que des vignes hautes pour préserver le fruit des éclaboussures porduites par les fortes pluies et des rayonnements du sol. Du reste ce mode permet à la vigne de prendre l'expansion qu'elle réclame dans les pays chauds.

Il m'est difficile de déterminer le cépage qui mérite la préférence. Jusqu'ici peu de variétés ont été essayées; quelques plants venus de France, et principalement de Bordeaux, ont servi de sujets. Partout où ils ont eu un terrain et une exposition convenables, tous font concevoir de belles espérances. Quand un cultivateur expérimenté pourra agir avec toutes les conditions voulues, alors on pourra se prononcer sur leur valeur respective. Les plants blancs semblent mieux disposés à réussir. Nous avons essayé aussi de la vigne américaine; elle vient bien et donne des fruits assez abondants; mais vu ses grappes peu fournies et son produit âpre, je crois qu'il n'y a pas avantage à l'introduire et qu'elle restera toujours inférieure aux autres cépages et quant à la qualité et quant à la quantité.

Du reste, attendons qu'une expérience plus suivie nous ait donné le dernier mot.

En terminant, j'exprime le vœu de voir s'établir bientôt un courant d'émigrants intelligents qui viennent féconder ces vastes plaines.

F. Cazeaux, *missionnaire.*

Digitized by Google

LES LIGNES TRANSCONTINENTALES
DE L'AMÉRIQUE DU NORD
(d'aprés Robert de Schlagintweit) (1).

I. — Historique et introduction générale.

La première traversée scientifique du grand continent américain fut entreprise par deux officiers, le capitaine William Clarke et le lieutenant Meriwether Lewis, à l'instigation du président de la République, Thomas Jefferson. En mars 1804, ils partirent de Saint-Louis avec une suite nombreuse (dont 19 soldats), remontèrent le Missouri et le Yellowstone, et traversèrent les Montagnes-Rocheuses non loin de Gold-Spike-Station, à Montana, à 88 kilomètres de cette station d'Helena où, le 8 septembre 1883, eut lieu l'inauguration solennelle de la ligne du Northern Pacific. Ils descendirent ensuite les vallées des affluents supérieurs du Columbia et atteignirent l'embouchure

(1) Le travail que nous présentons aux lecteurs du *Bulletin* est emprunté à une monographie publiée par M. Robert de Schlagintweit en avril 1886 dans le supplément *(Ergänzungsheft)* n° 82 des *Mitteilungen* de Gotha. Nous avons suivi toujours la disposition des chapitres et presque toujours celle des paragraphes de l'original, et, en grande partie, nous l'avons à peu près textuellement reproduit. Nous nous sommes permis un certain nombre de suppressions ou de modifications; ainsi nous avons retranché les indications de prononciation données par l'auteur et naturellement figurées par lui d'après la prononciation allemande; nous avons, tout en adoptant les noms qu'il donne aux diverses lignes, omis l'exposé des motifs d'après lesquels il s'est décidé; nous avons ou supprimé ou abrégé ses tableaux synoptiques en ne donnant que le nom des principales stations, en ne citant que les distances par kilomètres, et en omettant les fractions de kilomètre, etc.

Nous ne saurions assez vivement engager les personnes qui savent l'allemand à lire le texte lui-même. Elles en seront récompensées. Le travail de M. de Schlagintweit abonde en détails pittoresques; il est en outre des mieux renseignés. L'auteur a plusieurs fois parcouru le vaste territoire des États-Unis, du Canada au Mexique, et consigné le résultat de ses observations dans des ouvrages que nous aurons l'occasion de citer dans notre traduction.

Digitized by Google

du fleuve, là où, quelques années plus tard, le riche et entreprenant fourreur de New-York, J.-J. Astor, fonda sa factorerie d'Astoria (1811). Après une absence de deux ans et quatre mois, ils revinrent sans encombre à Saint-Louis dans l'été de 1806. Dans le message qu'il adressa au Congrès le 2 décembre 1806, le président Thomas Jefferson rendit aux hardis voyageurs ce témoignage flatteur que leur expédition avait donné tous les résultats qu'on était en droit d'en attendre.

Le premier qui ait eu l'idée de créer un chemin de fer vers l'ouest, du Missouri au Pacifique, fut, selon toute vraisemblance, Asa Whitney, un négociant de New-York qui avait vécu six ans en Chine; du moins ce fut lui qui le premier, en 1845, à une époque où, dans l'Amérique du Nord, l'industrie des chemins de fer était encore dans son enfance (on n'y comptait alors que 7,456 kilomètres en exploitation) ce fut lui qui présenta au public ce hardi projet, après avoir parcouru lui-même, sur une longueur d'environ 1,100 kilomètres, le territoire qui s'étend à l'ouest du Michigan. Et cette voie qu'il voulait mener de l'extrémité occidentale du Michigan jusqu'au point où le Columbia devient navigable (dans l'État d'Orégon) (1), il pensait pouvoir l'achever en vingt ans, et s'engageait à en couvrir les frais par une souscription publique, à condition que le congrès lui concédât, tout le long de la ligne, une bande de terrain large de 20 milles. Ce projet rencontra quelques adhérents, notamment dans l'Indiana; cependant on s'accorda généralement à le regarder comme une spéculation fantaisiste (*visionary speculation*). Le 31 juillet 1846, le juge Sydney Breese fit un rapport très détaillé, absolument favorable, où, avec une perspicacité étonnante et réellement digne d'un homme d'État, il montrait l'importance de cette gigantesque entreprise. Néanmoins le bill que Sydney Breese avait déposé en même temps que son rapport fut rejeté sur la vive opposition que lui fit le sénateur du Missouri, Thomas-H. Bentzon, qui obtint aussi que le Congrès ne fît pas graver la carte jointe au rapport. Ce nouveau saint Paul trouva son chemin de

(1) A peu de chose près la route que suit le Northern-Pacific.

Digitized by Google

Damas et, plus tard, oubliant ses antécédents, il s'efforça de faire construire un chemin de fer transcontinental dans les conditions les plus avantageuses pour Saint-Louis-du-Mississipi.

Les efforts de Whitney ne furent pas du reste absolument stériles. En 1849 ses idées avaient trouvé tant d'adhérents que, dans dix-huit États, les électeurs donnèrent à leurs représentants au Congrès mandat de les soutenir, — inutilement il est vrai, car le comité nommé par la Chambre déclara qu'il tenait le plan pour inexécutable.

Whitney continua ses efforts durant trois ans encore, en gagnant chaque année de nouveaux adeptes à sa cause. Mais comme il n'arrivait à aucun résultat pratique, il dut se retirer. Il avait sacrifié une grande partie de son avoir et ne pouvait, sans s'appauvrir tout à fait, supporter le fardeau plus longtemps. Le cœur malade, mais sans aucune aigreur à l'égard de ses adversaires, il abandonna en 1852 le théâtre de la lutte. Il vécut assez pour voir l'achèvement de la ligne du Pacifique, sans que cette occasion lui ait valu de ses compatriotes le moindre signe de reconnaissance. Il mourut en septembre 1872, à l'âge de soixante-dix ans.

Citons à côté d'Aza Whitney le Dr Hartwell Carrer. Comme Whitney, le Dr Carrer sacrifia son temps et son argent à l'idée du transcontinental. Il fit paraître dans les journaux de tout genre un grand nombre d'articles et soumit au Congrès un mémoire sur la matière. Mais, dans l'impossibilité d'aboutir, il abandonna tout. Il mourut en mai 1875 à Pittsford, petite ville de l'État de New-York. Mais il avait assez vécu pour obtenir la joie de voir la réalisation de ses idées. On se rappela, lors de l'inauguration du chemin du Pacifique, les efforts qu'il avait déployés et il fut invité à faire partie du convoi d'honneur.

Tel était l'état des choses lorsque survint la découverte de l'or en Californie (19 janvier 1848). Ce fut comme un accès de fièvre dans toute l'Amérique. Cependant étant donné le manque de moyens de communication, il fallut plus de temps qu'on ne le croit généralement avant qu'elle fût connue non seulement de l'Europe, mais même des États éloignés de la Californie

Digitized by Google

comme ceux de l'Est. Ce ne fut qu'en mai 1849 que du milieu de la vallée du Missouri partit vers le lointain Eldorado le premier courant d'émigration (environ 20,000 hommes). Les tribulations auxquelles ils furent soumis dans leur longue marche atteignent à l'invraisemblable. Sur leur route, pas d'endroits habités par les blancs, pas même quelques campements d'une certaine importance; çà et là quelques trappeurs isolés. Rien que les indigènes, les Peaux-Rouges des diverses tribus. Le cœur se serre lorsqu'on songe que, sur ces 20,000 hommes, 4,000 ont couvert de leurs cadavres l'espace immense qui s'étend entre le Missouri et le rivage du Pacifique.

Mais rien n'effrayait, rien ne rebutait les chercheurs d'or; on se précipitait toujours en masse vers la Californie, en général il est vrai par la voie de mer, par ce dangereux cap Horn toujours battu par un incessant orage, sur de mauvais bateaux, sur de méchants transports mal montés. Aussi, à mesure qu'augmentait l'importance de la Californie, on réclamait davantage un chemin de fer pour y conduire, non seulement afin de relier la Californie avec les grands centres de l'Est, mais aussi pour livrer à l'occupation et à l'exploitation les terrains immenses et encore presque inconnus parce qu'ils étaient à peine accessibles, qui s'étendaient à l'ouest du Missouri. Tout ce qu'on en savait en gros, c'est qu'en partie ils étaient fertiles et propres à la culture et à l'élevage, en partie rudes et stériles, mais alors riches en minéraux et en métaux.

Il serait trop long d'énumérer les différents projets soumis au Congrès dans le courant de l'année 1849, par W. Bayard et Cᵉ, par le sénateur du Missouri, Benton, etc. La question fit un pas de plus lorsque, sur la proposition du Congrès des ingénieurs-topographes, on entreprit les calculs préliminaires pour l'établissement du transcontinental dans l'espace compris entre le 32ᵉ et le 49ᵉ degré de latitude; calculs dont les résultats furent soumis au Congrès en 1855. Tous les doutes, toutes les hésitations qui pouvaient subsister s'évanouirent à mesure qu'on vit se prononcer en faveur de ce gigantesque projet les hommes les plus compétents, soit des chasseurs de profession, soit des

Digitized by Google

explorateurs scientifiques. On proposait cinq routes différentes; celles qui étaient regardées comme offrant les meilleures conditions étaient celle du sud, le long du 32e degré de latitude, celle que suit aujourd'hui la ligne du Southern-Pacific achevée le 12 janvier 1883, et surtout celle qui, bien que située au nord de la Santa-Fé, lui emprunte néanmoins son nom : le *trail* de Santa-Fé, c'est-à-dire le chemin que suivaient des chars à bœufs lourdement chargés et par où s'effectuait un transit énorme d'objets de toute nature. C'est par là que, des siècles durant, se fit le trafic entre les États-Unis et les vieilles colonies espagnoles du sud-ouest, par des chemins muletiers où se déroulaient, souvent sur plusieurs kilomètres de long, parfois sous la garde d'une escorte de soldats, d'immenses caravanes qui traversaient lentement la prairie. Un voyage du Missouri à Santa-Fé, dans le Nouveau-Mexique, réclamait autrefois de six à huit semaines et n'était rien moins que sûr; il n'était pas rare d'avoir à se défendre contre les attaques des pillards indigènes. Aujourd'hui on fait ce trajet en quarante-cinq heures sur une ligne où le confort ne laisse absolument rien à désirer.

On pourrait affirmer que le chemin de fer qu'on a ouvert le 17 mars 1881, et qui suit en grande partie le trail de Santa-Fé, eût été le premier établi entre l'Atlantique et le Pacifique, si la guerre civile ne fût venue renverser de fond en comble tous les plans qu'on avait édifiés à cet égard. En 1862, le Congrès vota le bill que le président Abraham Lincoln lui avait soumis le 1er juillet de la même année; les lignes du sud furent rejetées comme faisant un trop grand détour; le tracé qu'on adopta définitivement fut celui qui décrivait la route la plus courte vers le Pacifique, entre le 41e et le 42e degré de latitude.

Ce projet n'était pas inexécutable, cela ressortait non seulement du grand voyage accompli en 1843-44 par le *discoverer* (1) Charles Frémont, mais aussi du témoignage des nombreux

(1) Le texte allemand que nous rendons par cet à peu près porte l'expression autrement originale et précise de *Pfadfinder*, le chercheur de sentiers, c'est-à-dire celui qui, à travers l'immense prairie, cherche et relève comme à la piste les sentiers à peine frayés par les chasseurs et les Indiens.

Digitized by Google

émigrants qui, pour se rendre en Californie, avaient suivi l'itinéraire projeté. On pourrait citer la fameuse émigration des Mormons vers le grand Lac-Salé en 1847. C'est la route battue par les Mormons, sous la conduite de Brigham Young, que suit le chemin de fer sur une longueur de 1,200 kilomètres (1).

Il est de tradition en Amérique que les chemins de fer, les télégraphes et tout ce qui s'en rapproche soient administrés par des compagnies privées; il tombait néanmoins sous les sens qu'il ne s'en trouverait point pour se charger de cette gigantesque et audacieuse entreprise sans une considérable subvention. Elle fut accordée de la manière la plus libérale, partie en argent, partie en concessions de terrains.

On donna en argent par chaque mille anglais (1,609 mètres) 16,000 dollars dans la région des prairies; 32,000 dans les parties plus difficiles; 41,000 dans la région montagneuse; en terrains, 12,800 acres par chaque mille anglais de voie ferrée (2).

Il ne se constitua que deux grandes compagnies : l'Union Pacific et le Central Pacific. La première toucha 25,236,512 dollars; la seconde, 25,885,120.

Les autres lignes transcontinentales furent subventionnées sur le même pied, mais alors pas tant en argent qu'en immenses concessions de terrains.

Malheureusement ces concessions ne furent pas faites avec toutes les précautions désirables. On les déclara bien nulles de plein droit, si la ligne à la laquelle elles étaient faites n'était pas achevée dans un temps donné, mais on négligea de fixer le prix des terrains concédés et de favoriser leur acquisition par de vrais colons. Ainsi le but qu'on s'était proposé à l'origine, livrer le plus promptement possible à la culture les terrains traversés, fut absolument manqué. Les compagnies purent dorénavant spéculer à leur aise : tantôt elles ne morcelaient point les lots, tantôt elles les mettaient à des prix excessifs, et par là, au lieu de favoriser les progrès de la colonisation, elles

(1) M. de Schlagintweit a aussi traité ce sujet dans son livre : *les Mormons, des origines jusqu'à nos jours*. Cologne, 1877.

(2) L'acre vaut 40 ares, le dollar 5 fr. 42.

Digitized by Google

les arrêtaient complètement. Ce qu'il y eut de plus regrettable, c'est que souvent les compagnies concessionnaires et les capitalistes coalisés avec elles achetèrent la plus grande et la meilleure partie des terrains qui avoisinaient la ligne. Et alors, l'on fit monter certains terrains dans les hauts prix, l'on retarda ou l'on hâta la colonisation de certaines zones, des villes furent punies pour leur manque de condescendance envers les compagnies, d'autres furent récompensées pour les services qu'elles avaient rendus, — le tout au détriment de la justice et de l'intérêt général. L'on est arrivé par là à ce résultat paradoxal dans l'Amérique républicaine et démocratique que la possession de ces grandes artères risque de créer dans les mains de quelques individus un monopole égoïste et oppressif. L'on parle là-bas, et non sans raison, des empereurs, des rois des chemins de fer.

La vente des terrains qu'on leur avait concédés devint avec le temps la source d'immenses revenus pour les compagnies. C'est ainsi qu'aujourd'hui la ligne de Santa-Fé a vendu plus du tiers des terrains qui lui appartenaient, non seulement à des colons, mais aussi à de grands capitalistes. Au commencement de l'année 1883 la compagnie Western Land and Cattle, de Londres, a acquis dans le Kansas un territoire de 72 milles anglais carrés, pour y engraisser ses bestiaux. La somme d'achat s'éleva à 32,000 livres sterling. Cette compagnie est en grande partie formée de membres de l'aristocratie anglaise, entre autres lord Georges Campbell, le frère du beau-fils de la reine Victoria, le marquis de Lorne. Ce sont surtout des lords et des capitalistes anglais qui se trouvent actuellement les plus grands propriétaires terriens de l'Amérique occidentale.

Nous donnons les conditions de vente sur la ligne de Santa-Fé. Elles sont à peu près les mêmes sur les autres lignes du Pacifique. Les chiffres que nous citons ne portent néanmoins que sur les terrains éloignés des grands centres de population et des villes importantes :

Les 160 acres, comptant 533 dollars 33 cents, à 6 ans (intérêts compris) 789,30, à 11 ans 1152,20.

Digitized by Google

Le Southern-Pacific, le Northern-Pacific, l'Atlantic et Pacific ont des terrains à 2 dollars 1/2 l'acre, d'autres à 20 dollars. Le prix dépend de leur situation et de leur qualité.

C'est le 10 mai 1869 que fut ouverte, avec la solennité de rigueur, la première ligne du Pacifique et par là menée à bonne fin une entreprise que l'on a le droit de considérer comme unique.

Elle témoigne d'un progrès sans précédent dans l'industrie et dans la vie générale des peuples.

Ce qui nous autorise à considérer l'ouverture de chaque ligne du Pacifique comme un nouveau triomphe du génie et de l'activité humaine, c'est que, malgré la paix profonde dont les États-Unis jouissaient depuis des années, malgré l'infatigable activité qui poussait à établir de nouvelles lignes transcontinentales, malgré la certitude qu'elles devaient sûrement témoigner des incalculables progrès accomplis par les grands pays de l'ouest dans ces voies du commerce et de la civilisation où ils couraient à un si brillant avenir, il s'est écoulé près de douze ans avant que le second chemin de fer du Pacifique fût achevé et livré à la circulation générale (17 mars 1883).

De l'Atlantique au point de départ le plus oriental des chemins du Pacifique conduisent, sous le nom de Trunk Lines, cinq grandes lignes :

1° Le grand Trunk Railway du Canada;

2° Le New-York Central et Hudson River;

3° La ligne de l'Erié;

4° Le Pensylvania Central;

5° Le Baltimore et Ohio.

Toutes ces grandes lignes ont d'innombrables embranchements qui desservent pour ainsi dire toutes les localités de quelque importance et de quelque dénomination que ce soit (villes, bourgs, villages) dans les états de l'est.

Les chemins de fer du Pacifique sont naturellement longés par une ligne télégraphique et pourvus de tous les appareils d'aiguillage nécessaires. Mais ce qu'ils ont de particulier, c'est d'être à voie unique sur toute leur longueur, sans que la sûreté des transports en ait le moins du monde souffert. Sur toutes les

Digitized by Google

lignes du Pacifique, les stations sont plus rapprochées qu'on ne le croit d'ordinaire; rarement la distance d'une station à une autre excède dix-sept kilomètres; en moyenne, on trouve une station tous les huit kilomètres. Bien des stations, il est vrai, ne sont guère plus grandes que nos cabanes de garde-barrières; mais, en cas d'accident, on y a toujours un homme sous la main pour porter les premiers secours et faire jouer le télégraphe.

Tous les trains sont pourvus des meilleurs appareils techniques qu'on ait inventés jusqu'à ce jour pour la sûreté des voyageurs et des convois. En première ligne, la cloche d'alarme; c'est un cordon orné avec beaucoup de goût, pendant au milieu du wagon, et assez long pour qu'un homme debout puisse l'atteindre facilement. La cloche d'alarme sert beaucoup au conducteur de train, en particulier pour déposer en plein air, n'importe où, le voyageur qui n'a pas de billet et pas d'argent pour en prendre; deux bons coups de cloche, et le train s'arrête presque instantanément.

Non moins importants pour la sûreté des trains sont les appareils à air comprimé fournis par la Westinghouse Airbrake Company de Pittsburg (Pensylvanie), et l'Eames Vacuum Brake Company, 15, Gold street, à New-York. Bien installés — ce qu'on vérifie avec soin au départ des convois et durant le voyage, — ils permettent au mécanicien de s'arrêter presque immédiatement et à volonté. Cependant, par mesure de prudence, les trains sont pourvus de freins de l'ancien et du nouveau système.

Les essieux sont mobiles, ce qui prévient les déraillements sur les courbes. Sur le Santa-Fé et sur le Northern Pacific, les roues sont en papier et sortent des ateliers de l'Allen Paper Car Wheel Company. Les roues en papier coûtent plus cher que celles de fer, mais elles durent plus longtemps, font moins de bruit et glissent mieux sur les rails.

Tous les trains ont des wagons-lits, *sleeping-cars,* ou, en abrégé, *sleepers,* luxueux et confortables. Sans ces wagons-lits, sur ce vaste territoire des États-Unis, où les voyages durent

Digitized by Google

souvent plusieurs jours de suite, on ne pourrait faire qu'au détriment de la santé ce qu'accomplit aujourd'hui, sans difficulté aucune, la femme la plus délicate.

Il existe, depuis quelques années, sur les lignes du Pacifique une disposition qu'on ne saurait trop louer : contre la modique somme de 25 cents, gratuitement même sur le Southern Pacific et le Santa-Fé, les émigrants ont droit pour leur nuit à un wagon-lit. A vrai dire, ces wagons-lits pour émigrants sont d'une simplicité rudimentaire : c'est une installation dans le genre des cabines de l'entrepont sur les grands transatlantiques; ils ne sont tenables que si vous les garnissez de paillasses, de couvertures, etc.

Non seulement en hiver, mais partout où la température est froide ou l'air un peu vif — comme il arrive, même en plein été, sur quelques points des Montagnes-Rocheuses, à 6,000 ou 8,000 pieds au-dessus du niveau de la mer, — deux grands calorifères répandent à travers chaque wagon leur bienfaisante chaleur.

Le long des lignes du Pacifique s'échelonnent, de distance en distance, des buffets (*Eating-houses;* au Canada, *Refreshment-rooms*). On trouve à ces buffets de magnifiques salles à manger, hautes, aérées, brillamment éclairées le soir. Le mobilier en est élégant, le service de table plein de goût; quelques salles même sont ornées des curiosités naturelles les plus variées : des cornes et des ramures gigantesques, d'immenses peaux, de riches minerais d'or, d'argent, de métaux divers; parfois, le long des murs, d'excellentes photographies grand modèle des principaux paysages. Trois fois par jour on accorde aux voyageurs, pour leur repas, un arrêt quelquefois de vingt, généralement de vingt-cinq ou trente minutes. Grâce à d'heureuses combinaisons, cet arrêt, si rapide qu'il semble, suffit amplement pour apaiser les plus gros appétits.

Dès qu'un train entre dans une gare où il y a un buffet, l'entrée du local consacré au repas nous est indiquée par un homme qui, devant la porte, tire de toutes ses forces une grosse cloche ou fait avec un tam-tam un bruit qu'il est difficile de ne pas remarquer.

Digitized by Google

Il est de règle, en Amérique, que les premiers arrivés à la salle à manger prennent place non point à l'entrée, mais aux tables qui en sont le plus éloignées; ces dernières sont non seulement garnies de linge très blanc, mais encore richement couvertes de mets de toute sorte : on y trouve du poisson, des côtelettes, du beefsteak, de la volaille, plusieurs rôtis, des légumes variés, différentes espèces de pain et de gâteaux, voire même des fruits glacés en été, et toute une série variée de mets exotiques : oies et canards sauvages, rôtis d'antilope, langues de buffles, etc.

Partout, à portée de la main, du lait, du beurre, du sucre, des *pickles* (conserves au vinaigre), diverses sauces piquantes, de la moutarde et de grandes carafes d'eau glacée. Pendant le repas, on donne, sur demande, du thé et du café, mais on ne sert point de spiritueux. A certains buffets seulement, ou plutôt non loin d'eux, se trouvent des débits, des *bars*, où l'on peut se procurer un verre de bière ou de vin, une gorgée de whiskey.

Si l'on entre dans une salle à manger et qu'on se trouve à une table près de l'entrée, l'on paie toujours le même prix, que l'on ait consommé peu ou beaucoup, que l'on ait pris une ou plusieurs tasses de café ou de thé, que ce soit un déjeuner, un dîner ou un souper : un dollar, soit 5 fr. 40.

Depuis que les buffets sont installés sur les lignes du Pacifique, les trains ne sont plus aussi régulièrement pourvus de wagons-hôtels, ou, ce qui n'est pas la même chose, comme on pourrait le présumer, de wagons-restaurants *(Dining-cars,* ou *Dining and Restaurant-cars).* Il est reconnu que, lorsqu'on voyage plusieurs jours de suite, l'on est heureux de quitter le train trois fois par jour pour vingt-cinq ou trente minutes, et de prendre ses repas dans un buffet bien monté. La différence entre un wagon-hôtel et un wagon-restaurant consiste, comme on peut le voir sur les lieux mêmes, en ce que le premier se transforme la nuit en wagon-lit, tandis que le second ne sert que pour les repas exclusivement. Avec un wagon-restaurant bien organisé, l'on évite tous les inconvénients du

Digitized by Google

wagon-hôtel, où l'on ne peut déjeuner ou dîner, se lever ou se coucher qu'à heure fixe. Seule la ligne du Northern-Pacific a sur ses trains un wagon-restaurant permanent où l'on peut, pour 75 centimes, se faire servir un excellent repas [1].

II. — Le Canadian Pacific Railway.

Canadian Pacific Railway, en abrégé C. P. Ry, telle est la dénomination officielle de la plus septentrionale de toutes les lignes du Pacifique; elle ne touche en aucun point le territoire des États-Unis et parcourt exclusivement la colonie anglaise du Canada. Cette ligne, la plus longue de toutes celles qui relèvent d'une seule Compagnie, commence à Ottawa, jadis Bytowa, la capitale politique du Canada (28,000 habitants), et finit, après un parcours de 4,476 kilomètres, à Vancouver, sur le Pacifique.

Jusqu'en 1881, la ligne fut construite par le gouvernement lui-même. Elle fut alors remise aux mains d'une Compagnie qui l'obtint dans les conditions les plus avantageuses. Les 1,149 kilomètres achevés par l'État lui furent livrés gratuitement. On l'autorisa à contracter un emprunt de 30 millions de dollars, et on lui accorda 25 millions d'acres de terrains, en grande partie cultivables. Les terrains pour vingt ans, la ligne, les stations et le matériel roulant pour toujours, furent déclarés exempts d'impôts. Le gouvernement garantissait en outre à la Compagnie 3 0/0 d'intérêt, pendant dix ans, aux 65 millions de dollars d'actions émises sur les marchés de New-York, de Londres et d'Amsterdam.

D'après sa charte de concession, la Compagnie devait avoir terminé ses travaux dans le courant de 1890. La pose du dernier clou, couronnement de l'œuvre, eut lieu, avec le cérémonial d'usage, le 7 novembre 1885, quatre bonnes années avant l'échéance. Le convoi d'inauguration partit de Québec pour Esquimalt le 16. L'ouverture de la ligne à la circulation géné-

[1] Voir, pour plus amples détails, le livre de M. de Schlagintweit sur les chemins de fer américains (*Die americanischen Eisenbahneinrichtungen;* Cologne, 1882, E.-H. Mayer.)

Digitized by Google

rale fut fixée au 17 mai 1886. Le voyage de Liverpool à Montréal demande de sept à huit jours, la route de Montréal à Vancouver quatre-vingt-dix heures, et lorsque la Compagnie du Canadian Pacific Railway aura de bons paquebots, comme elle se le propose, la traversée du Pacifique, de Vancouver à Yokohama, s'effectuera en quatorze jours.

Le Canadian Pacific Railway est relié à l'Atlantique par l'Intercolonial; cette dernière ligne commence à Halifax, la capitale de la presqu'île de la Nouvelle-Écosse, et, à travers la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, aboutit à Ottawa par Point-Lévis (en face Québec) et Montréal. La longueur de l'Intercolonial est de 1,561 kilomètres; les deux lignes réunies font 6,028 kilomètres. De New-York à Ottawa par Albany, Utica, Brockwille et Carleton Junction, on compte 5,071 kilomètres. Nous donnons ce détail, parce que les communications directes avec Liverpool par le détroit de Belle-Isle, entre Terre-Neuve et le Labrador, sont interrompues au printemps et à l'automne. La distance de Liverpool à Halifax est de 2,468 milles marins (3,972 kilomètres). La meilleure route pour le commerce d'importation est celle de Liverpool à Montréal par le Saint-Laurent; c'est une navigation de 3,043 milles marins (3,972 kilomètres), dont près de 1,850 seulement (2,977 kilomètres) en pleine mer, le reste sur les eaux relativement paisibles du golfe et du fleuve Saint-Laurent. Un jour viendra sans doute, et c'est seulement une question de temps, où, par Sault-Sainte-Marie et Askland, une voie ferrée reliera Algoma avec les villes de Superior et de Dulutk, les deux têtes de lignes du Northern Pacific. La distance entre Liverpool et le Pacifique sera abrégée de quelques centaines de milles; une ligne directe mènera de Montréal à Portland, dans l'Orégon, en empruntant tantôt le Canadian, tantôt le Northern Pacific.

Les émigrants européens qui se rendent au Canada-Oriental, ou Manitoba, ont un excellent port de débarquement dans Halifax, à 500 milles de Liverpool, soit 800 kilomètres plus près que New-York. A l'arrivée du paquebot correspond le

Digitized by Google

départ d'un train où les voyageurs peuvent prendre place pres qu'en quittant le bateau.

En quittant Ottawa, la ligne du Canadian Pacific Railway traverse d'abord un district houiller à la surface richement boisée, passe au bord du lac Nipissing, incline au nord-ouest et atteint Port-Arthur, au fond de la baie de Thunder, sur le lac Supérieur. Elle continue sur un terrain où les forêts alternent avec les espaces cultivés, et gagne Winnipeg au sud du lac de ce nom. Le pays qu'elle parcourt jusque-là présente l'aspect général de la région des prairies; la steppe a une largeur d'environ 1,300 kilomètres, et se distingue des autres prairies en ce qu'elle se prête merveilleusement à la culture. La ligne pénètre ensuite sur une section pleine d'avenir : la province de Manitoba, qui s'étend un peu au delà du 102e degré de longitude ouest; jusqu'au 111e degré (méridien de Greenwich), elle suit la province d'Assiniboine. Dans cette dernière, la Compagnie s'est assuré la concession des terrains qui bordent la ligne; elle a créé huit bureaux pour les répartir; elle a formé des lots et les a distribués; elle a rédigé et mis en vigueur une sorte de code, pour en favoriser la colonisation. Après l'Assiniboine, la voie ferrée atteint le pied des Montagnes-Rocheuses, s'élève jusqu'à la passe de Kocking-Horse (1,005 mètres au-dessus du niveau de la mer), de là descend vers le Fraser, qu'elle rencontre à Lytton, et gagne rapidement Vancouver, le nouveau port maritime de l'Amérique anglaise, sur le golfe de Georges. Le port principal était autrefois Port-Moody, 13 kilomètres plus loin dans l'intérieur des terres.

Considérons maintenant les stations les plus importantes de la partie occidentale du Canadian Pacific Railway.

Port-Arthur, sur la baie de Thunder, existe depuis 1867, et compte environ 500 habitants.

Rat-Portage, à l'extrémité nord du lac Wood, dispose d'une immense force motrice qu'elle utilise pour ses grands moulins. Ses habitants se flattent de l'espoir de dépasser un jour Minneapolis, la grande métropole meulière de l'Amérique du nord-ouest. Pour le moment, la ville compte 10,000 habitants.

Digitized by Google

Winnipeg, au confluent de deux cours d'eau navigables, le fleuve Assiniboine et la rivière Rouge *(Red River)*, a aujourd'hui 30,000 habitants. C'était, en 1870, un village formé de quelques cabanes avec guère plus de 200 habitants. On y voit aujourd'hui des rues larges et bien entretenues où règne un commerce actif et qu'ornent de magnifiques maisons, de splendides monuments publics, parmi lesquels se distinguent ceux de la Compagnie de la baie d'Hudson, naguère la maîtresse de toute la région. La ville est éclairée au gaz et à la lumière électrique; elle a un service de voitures et une grande gare centrale. Elle présente de nombreux hôtels, des restaurants, des églises, dont la plus belle a été construite ces dernières années par les immigrants franco-canadiens.

Winnipeg est le grand marché du nord-ouest canadien. On y commence sur une grande échelle le commerce de la viande de porc, comme il existe depuis plusieurs années déjà dans les villes américaines de Chicago, Cincinnati, Kansas-City, etc., et l'élève du porc est appelé à prendre, dans la province de Manitoba, les mêmes proportions gigantesques qu'aux États-Unis.

Portage-la-Prairie (90 kilomètres à l'ouest de Winnipeg) est une ville de beaucoup plus petite que Winnipeg, bien que datant de la même époque. Néanmoins ces dernières années le chiffre de sa population a beaucoup augmenté et s'élève aujourd'hui à plus de 3,500 âmes. Comme les environs offrent des terres excellentes pour la culture, on compte sur un notable accroissement de l'immigration, accroissement dont la jeune ville tirera certainement profit.

Brandon (221 kilomètres à l'ouest de Winnipeg), sur l'Assiniboine, compte environ 4,000 habitats, bien que fondée seulement en 1881. Plus jeune encore que Brandon est Broadview (210 kilomètres à l'ouest de Brandon) au milieu de fertiles terres de labour.

Regina, sur le Vascana (573 kilomètres à l'ouest de Winnipeg), a environ 1,000 habitants. C'est la capitale de cette province d'Assiniboine créée en 1882. Elle est située au centre de la région des céréales du nord-ouest canadien. C'est à Regina

Digitized by Google

que se sont élevés les édifices publics, le palais du gouverneur, les casernes pour la police à cheval, etc. Il est hors de doute que c'est une ville appelée à un grand avenir.

Les localités à l'ouest de Regina, sur la ligne du Canadian-Pacific, comme Moose-Jaw (800 habitants), Swift-Current, Medicine-Hat, Gleichen, Calgarry, sont pour le moment peuplées d'une manière insignifiante, sauf Moose-Jaw qui profite du voisinage d'un district houiller. Elles ont toutes besoin qu'un fort courant d'immigration vienne les vivifier. Jusqu'à présent le territoire du Canada le plus propre à la culture, celui de Manitoba, était difficilement accessible, et n'avait qu'une faible puissance d'attraction. Ce qui décidera de l'avenir de la province d'Assiniboine et de celle de Manitoba qui la borne à l'ouest, c'est la question de savoir si, malgré le climat plus chaud qui règne le long des lignes du sud et semble garantir pour les contrées méridionales des récoltes plus régulières et plus sûres, d'autres causes ne viendront pas militer en faveur du Canada et contrebalancer les inconvénients de la température.

D'après le recensement de 1881, la population du Canada s'élève à 4,324,810 habitants, dont 1,298,829 Français d'origine et 254,319 Allemands. Aussi doute-t-on fortement, dans les cercles de l'Amérique du Nord, que la ligne puisse rapporter, du moins de quelque temps. En Angleterre au contraire et au Canada, les hommes d'État ont fondé de grandes espérances sur son achèvement. Ils y voient l'unique moyen de maintenir l'union entre les provinces les plus distantes de la colonie, et comme la grande artère qui doit profiter au Canada tout entier en lui donnant la conscience de sa nationalité. Cette ligne, étant entre l'Occident et l'Orient une voie de beaucoup plus courte que n'importe quelle autre des cinq grandes lignes transcontinentales, doit attirer vers elle tout le commerce de l'Orient; c'est le chemin que prendra le thé de la Chine et du Japon. Ce sera aussi, au dire des hommes d'État britanniques, un important facteur dans la défense de leur empire colonial. Le gouvernement manifeste l'intention d'en user pour envoyer aux Indes ses

Digitized by Google

soldats et ses appareils de guerre. Halifax est destiné à devenir une grande station navale du Nouveau-Monde, et déjà l'ordre est venu d'agrandir, par des dispositions nouvelles, la ligne des fortifications qui défendent le nouveau port.

(A suivre.) Émile RENARD.

Chicago.

Chicago est située sur la côte ouest du lac Michigan. Bien que la plus jeune des villes des États-Unis, elle est la plus grande en superficie (environ 60 kilomètres carrés) et la troisième en population; New-York ayant 1,500,000, Philadelphie 900,000 et Chicago 700,000 habitants.

Le comté de Cook dont Chicago est la capitale a été organisé en 1832, et un an plus tard naquit, pour ainsi dire, le noyau de la magnifique ville qui existe aujourd'hui. Ce n'est qu'en 1837 que Chicago fut reconnue comme ville (on s'apprête actuellement à célébrer le 50e anniversaire de cette date), mais ce n'est réellement que vers 1850 qu'elle a commencé à prospérer rapidement. En 1871, alors qu'elle comptait environ 250,000 habitants, la ville fut détruite par un incendie. C'est donc de *seize ans à peine* que date la ville actuelle.

Elle contient 4,511 usines diverses employant plus de 143,000 individus, hommes, femmes ou enfants. Vingt-huit élévateurs peuvent emmagasiner 10 à 11 millions d'hectolitres de grains.

La rivière, qui à environ 800 mètres de son embouchure se sépare en deux branches, offre au commerce environ 70 kilomètres de quais. Elle est traversée par 36 ponts tournants, plus deux tunnels qui passent sous son lit. Ces tunnels sont à deux étages, le premier à l'usage des piétons et celui de dessous à l'usage des véhicules de toutes sortes.

Les parcs ou jardins publics de Chicago sont remarquables tant au point de vue de la superficie (ils couvrent environ 900 hectares) qu'à celui de l'aménagement.

Digitized by Google

Chicago est le point central de vingt-six lignes de chemin de fer. Quatre cent cinquante-trois trains de voyageurs, y compris ceux qui font le service de la banlieue, arrivent et partent tous les jours. La ville possède en outre environ 325 kilomètres de tramways.

Il existe 135 hôtels, 15 théâtres, 4 musées, 3 panoramas et 7 skating-rinks.

LOUBRIE,
Membre correspondant à Chicago.

Nouvelles du Soudan français.

Notre collègue, M. Th. Hubler, a adressé à un membre de notre Société une lettre dont voici des extraits :

Saint-Louis, 19 avril 1887.

Aujourd'hui j'ai devant moi quelques instants et je vous les consacre d'autant plus volontiers que notre excellent collègue, M. Mademba Sèye, m'a adressé une longue lettre dont il veut bien m'autoriser à vous donner quelques très intéressants extraits. M. Mademba Sèye supporte bien les fatigues d'une dure campagne et fait comme toujours vaillamment son devoir. Depuis la mort de l'interprète chef Alassane Dia, un vaillant aussi et l'homme de confiance du colonel Gallieni, M. Mademba remplit auprès du commandant supérieur du Soudan français les fonctions d'interprète. Nul ne saurait mieux accomplir cette tâche que notre collègue qui parle couramment tous les idiomes du haut pays et traduira exactement les paroles du colonel.

La lettre de M. Mademba Sèye est datée de Sorinofara, le 11 mars. La colonne était campée au marigot de ce nom et devait arriver dans quinze ou vingt jours à Bammako où elle est d'ailleurs parvenue le 31 mars.

« Mamadon Lamine, écrit M. Mademba, vient d'être chassé » par le village qui lui avait donné asile ; le Ouli et le Bondou » vont marcher à sa poursuite et les résultats de cette action » auront pour résultat d'immobiliser pendant longtemps le per- » turbateur.

» Je suis heureux de vous dire que le colonel fait tout son » possible pour faciliter les transactions commerciales. Toutes » les routes sont ouvertes et il a défendu aux divers chefs de » percevoir quoi que ce soit sur les dioulas (marchands). Les » chefs abusaient et les marchands et colporteurs se dirigeaient

Digitized by Google

» vers les comptoirs anglais au détriment de notre commerce, » tandis qu'aujourd'hui la route militaire de Kita-Kayes-Médine » est sillonnée de dioulas qui viennent des pays les plus reculés » du Soudan.

» A Bafoulabé se forme un grand marché que fréquentent les » habitants des pays riches du Fakhssané, du Tomora, du » Kontella; à ce marché paraissent aussi les gens du Bambouck, » du Niamba, du Diabé Dougou, du Dialonka Donkou et même » de Dinguiray, la fameuse citadelle d'El Hadj Omar aujourd'hui » commandée par son fils Aguibou.

» Il existe également un grand marché à Kita.

» Pendant la marche de la colonne nous avions avec nous deux » traitants qui ont favorablement vendu leurs marchandises.

» Enfin, avec le chemin de fer de Kayes à Bafoulabé et la voie » Decauville de Bafoulabé à Bammako, le pays présentera des » ressources sérieuses au commerce français. Les travaux du » chemin de fer, si l'on considère les moyens restreints dont on » dispose, marchent activement. L'avancement est au marigot » de Bagou-Ko (1) où l'on construit un pont. On arrivera au » moins, d'ici à la fin de la campagne, à Tamba Coumba Fara (2).

» Une bonne route a été établie de Talléry à Bafoulabé : les » voitures y circulent. La pose d'une voie Decauville sera très » facile sur cette route qui va être continuée vers Badumbé. » De Banganoura à Gouïna, ainsi que dans le défilé de Kalé, le » transport s'effectue par voie Decauville.

» Les voitures circulent également entre Badumbé et Toukolo » et entre Toukoulo et Goniokory, sur la route préparatoire de » Bafoulabé, à Bammako.

» La topographie du Bondou, du Diaka, du Niéry, pays visités » par la colonne opérant contre Mamadou Lamine, a été faite et » des traités de paix et de commerce les plus avantageux pour » la France conclus avec les chefs et princes. Ces pays-là sont » riches et produisent en abondance du riz, du mil et des ara- » chides; on trouve dans le Bondou beaucoup de cire et de » caoutchouc.

» Pendant cette campagne, des missions ont été organisées. » Ainsi un officier vient de visiter le pays depuis Bountou (Bam- » bouck) jusqu'à Bafoulabé, en passant par le Diabé Dougou.

» Un autre officier s'est séparé de la colonne au même endroit » et parcourt en ce moment la riche contrée du Niokolo qui fait » un grand commerce de bestiaux avec Bakel, le Dialanka Dou- » gou et le Dinguiray. Nous attendons incessamment son retour » à Kita.

» En un mot les résultats de la campagne sont fructueux : on

(1) Voir la carte du chemin de fer dans les *Notices coloniales* publiées à l'occasion de l'exposition d'Anvers, tome II, page 614. — Bagou-Ko se trouve au kilomètre 73,500 environ.

(2) Tamba Coumba Fara (même carte), kilomètre 84.

Digitized by Google

» a chassé Mamadou Lamine, effectué de vrais travaux et assuré
» la tranquillité dans un pays précédemment troublé.

. . . . . .

» MADEMBA SÈYE. »

Je me suis empressé de remercier notre dévoué collègue de son intéressante communication dont une partie est certainement de l'inédit dont le *Bulletin* aura la primeur.

En commençant, je vous parlais du regretté Alassane Dia; j'appelle votre attention sur la belle oraison funèbre prononcée sur la tombe de ce dévoué serviteur de la France par le colonel Gallieni. Vous la trouverez dans le *Moniteur du Sénégal* du 24 mars dernier.

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST.

SECTION CENTRALE

Séance publique du samedi 23 avril 1887.

Conférence de M. le commandant Albert RIONDEL, sur les « Collisions en mer et la création de tribunaux internationaux maritimes ».

La séance est ouverte à huit heures et demie.

M. Marc Maurel, président de la Société de géographie commerciale de Bordeaux, présente le conférencier à l'assemblée.

M. le commandant Riondel remercie tout d'abord la Chambre de commerce de Bordeaux, la Société de géographie, la Société philomathique de la faveur qu'il a obtenue de se présenter devant un tel auditoire et dit que cet honneur ne s'applique pas à l'homme, mais bien à la cause qu'il cherche à défendre. Il remercie aussi les dames qui assistent à la séance et dont la présence le touche profondément; il n'oublie pas non plus la presse qui ne cesse de lui accorder son concours bienveillant.

M. Riondel indique l'origine des conférences qu'il fait sur le sujet qu'il présente; il parle de Cherbourg, son pays, du Havre, de Saint-Nazaire, de Granville, de Caen, de Nantes et de Bayonne où il a fait diverses conférences et où il a toujours été suivi et encouragé; il indique aussi les dispositions de M. Félix Faure, député de la Seine-Inférieure, à cet égard et parle du futur Congrès international qui doit se tenir au Havre cette année et où il pense que ses idées devront être, après discussion, prises en considération et soumises au Parlement qui devra réformer la loi du 4 novembre 1879.

Après avoir parlé de l'ouvrage qu'il a fait à ce sujet, il ajoute :

Digitized by Google

« Si j'ai Bordeaux comme j'ai eu les autres villes maritimes, la » réforme sera faite. »

Voulant donner un exemple des malheurs qui se produisent lors d'une collision en mer, il parle des navires le *Saint-Germain* et le *Wordburn*, qui se rencontrèrent à 30 milles de Plymouth; le *Saint-Germain* coula dans quelques minutes. Ce navire était monté par dix-huit hommes qui furent appelés en témoignage sur les causes du sinistre; le tribunal anglais condamna les propriétaires du navire le *Saint-Germain* à 1,250,000 francs de dommages, tout en votant des félicitations au capitaine qui cependant fut renvoyé par sa compagnie. Huit hommes anglais, dit M. Riondel, avaient déposé que le navire français avait eu tort, tandis que onze français soutenaient le contraire; néanmoins le faible l'emporta sur le fort, le jugement se rendant par un tribunal anglais. Le conférencier demande qu'à l'avenir les tribunaux soient internationaux et que la nation en litige n'entre pas en cause.

Seize puissances adhèrent déjà à ce projet. M. Riondel indique une lettre du 13 avril 1885 de M. Morton, ministre des États-Unis, puis une du département de la marine, enfin une troisième de la Chambre de commerce de Paris estimant que le gouvernement français doit s'entendre avec les autres gouvernements pour la création de tribunaux internationaux; deux congrès, ceux de Hambourg et d'Anvers, ont adopté cette idée.

Parmi les considérations examinées par M. le commandant Riondel, il faut citer la suivante :

Un groupe de navires remorqués doit toujours continuer sa marche et le bâtiment isolé doit se garer; en effet, le groupe se trouve dans l'impossibilité de manœuvrer, chaque navire qui en fait partie étant tenu par l'avant et par l'arrière et, sauf le remorqueur, n'a pas la facilité de stopper pour éviter le danger.

Il serait aussi nécessaire, dit-il, de convenir d'une route pour aller à New-York, et à ce propos il signale la ligne la plus courte par laquelle on éviterait la débâcle des glaces et les nombreux navires de pêche qui se trouvent du côté de Terre-Neuve. On doit, ajoute le conférencier, respecter le champ de pêche; on diminuerait ainsi les hécatombes maritimes. Un article à ce sujet et des dispositions spéciales devraient indiquer exactement les routes régulières d'aller au nord et de retour au sud de la première.

D'un autre côté, M. Riondel signale le mode défectueux de l'éclairage des navires en mer, qui est aujourd'hui ce qu'il était en 1867; il croit que, si on éclairait les bâtiments par un feu de veille rouge ou vert à l'avant et par un feu d'une autre couleur à l'arrière, on éviterait bien des accidents.

Afin de régler de si graves difficultés, il propose l'institution de tribunaux maritimes internationaux; le nombre de ces tribunaux, les endroits où ils devront être créés seront à déterminer.

Digitized by Google

Fort de sa conviction, M. Riondel déclare qu'il a l'intention de soutenir de toute son énergie la question qu'il a étudiée, c'est-à-dire la réforme des institutions existantes, et a la certitude que bien des questions intéressantes pour la marine du commerce seront promptement tranchées à la satisfaction des marins et des armateurs du monde entier.

Des applaudissements saluent le conférencier.

Le Président remercie M. Riondel de sa communication et dit que le témoignage que lui adresse l'assemblée atteste les sympathies de l'auditoire en faveur des idées que le conférencier a émises dans l'intérêt du progrès et de l'humanité.

La séance est levée à dix heures.

Le Secrétaire,
Alfred LAPIERRE.

Séance publique du lundi 25 avril 1887.

Conférence de M. J. CHAILLEY, sur le « commerce du Tonkin ».

Présidence de M. AZAM.

Le sujet de la conférence, la personne de l'orateur avaient attiré une foule énorme. L'attente de l'auditoire a été remplie et la conférence, des plus intéressantes, a eu un très vif succès.

M. Chailley a débuté, comme il est naturel, par un éloge de M. P. Bert que l'exposé de son œuvre au Tonkin a parfaitement justifié.

Le Tonkin a été découvert par un commerçant et pour le commerce. Qu'a-t-on fait dans ce but?

Le mouvement commercial date de 1883. Dès 1884, dans le port d'Haïphong seul étaient entrés 130 navires jaugeant 71,000 tonneaux, et sortis 127 navires jaugeant 70,000 tonneaux. La valeur des échanges s'élevait à 13 millions de francs dont 4 1/2 à l'exportation. Les douanes avaient perçu 800,000 francs.

En 1885, le progrès est sensible : entrés, 410 navires jaugeant 192,000 tonneaux; sortis, 370 navires jaugeant 186,000 tonneaux. Le chiffre des échanges a plus que doublé : 30 millions dont 8 à la sortie. Sur les 20 millions de francs importés, les fils de coton entrent pour 7 millions. Le revenu des douanes s'est élevé à 2 millions de francs.

On ne connaît pas encore le bilan entier de 1886. Mais le progrès ne s'est pas arrêté, bien que le corps expéditionnaire soit tombé de 28,000 hommes à 14,000. Le résultat des neuf premiers mois de 1886 a surpassé celui de l'exercice entier de 1885.

Entrés : 640 navires jaugeant 250,000 tonneaux.
Sortis : 517 navires jaugeant 215,000 tonneaux.

Digitized by Google

Importation : 22 millions de francs.
Exportation : 7 —
Douanes : 3 —
Recettes nettes : 2,400,000 francs.

Trois nouveaux ports ont été ouverts : Tourane, port d'avenir, qui va être relié à Hué par une route directe et commode ; Thuan-an et Faïfo.

La population coloniale n'est pas considérable. Les Français établis au Tonkin sont au nombre de 1,800 en tout, et en Cochinchine de 1,500 avec les fonctionnaires. Il y en a là-dessus 800 à Haïphong, 500 à Hanoï.

M. Chailley expose ensuite les ressources de l'Annam et du Tonkin. L'Annam, que l'on a qualifié légèrement de *bâton à deux paniers de riz*, est aussi riche que le Tonkin et la Cochinchine. Il peut produire les épices, l'indigo, l'arachide et la badiane. Dans le Tonkin, le Delta, tout riche qu'il est, suffit à peine à sa consommation. Vu la densité de la population, il n'y a rien à faire pour les agriculteurs européens : on aura à y établir des usines pour la décortication et la distillation du riz, et à y introduire des instruments perfectionnés de culture et d'irrigation.

Mais dans le haut Tonkin, il en est tout autrement. C'est là que la colonisation a de l'avenir. Le pays, très élevé et très salubre, mesure 400 kilomètres de large sur 300 de profondeur et ne renferme que le dixième de la population tonkinoise. Il y a là des terres vacantes en abondance, où l'on pourrait acquérir à peu de frais des domaines d'exploitation de cent à mille hectares. Le sol y est fertile : l'anis, le blé, l'indigo, le pavot à opium y viennent bien. Le fer et le cuivre y sont exploités et s'y rencontrent en abondance.

Mais l'importance vraie du Tonkin n'est pas là : sa valeur comme route commerciale est supérieure à celle du domaine. Il mène par terre aux trois provinces chinoises méridionales : Kouang-si, Yun-nan et Kouéi-tchéou.

Le Kouang-si n'a aucune importance ; c'est la dernière des dix-sept provinces de la Chine comme valeur morale et économique. Le Kouéi-tchéou ne produit guère que de la soie et d'une qualité médiocre. Le Yun-nan est le seul vrai débouché du Tonkin.

Le Tonkin seul y donne accès : le contact n'a pas moins de deux cents lieues. Le Yun-nam est très riche, non seulement l'or et l'argent n'y sont pas rares, le fer et le cuivre très communs, mais l'étain s'y trouve en abondance. Il y est concentré à Meng-tseu, à deux jours de la frontière.

Les Anglais voulant s'ouvrir à tout prix une route vers le Yun-nan se sont emparés de la Haute-Birmanie et parlent de construire une voie ferrée de Bhamo à Yun-nan-fou. Mais ce projet est impraticable ; il n'y a pas moins de vingt croupes montagneuses à percer.

Les routes suivies actuellement par le commerce sont au nombre

Digitized by Google

de quatre : la première et la plus suivie est celle du Yang-tsé, qui est remonté très haut par les vapeurs. Mais elle exige plusieurs transbordements, et le transport de la tonne y revient à 900 francs. Le voyage dure quatre-vingt-dix jours; la longueur de la navigation des jonques n'est pas inférieure à mille milles.

2° La route de Canton exige quarante jours de navigation et vingt de marche. Coût de la tonne : 850 francs. Il faut traverser le Kouang-si, infesté de pirates.

3° La route de Bhamo emprunte jusqu'à la mer l'Iraouaddy qui est navigable. La durée du voyage de Bhamo au Yun-nan est de vingt-cinq jours. Il n'y a pas de route. La tonne y revient à 30 francs par jour.

4° Reste la route du Tonkin, aisée et facile à établir, la plus directe, la plus courte, la plus sûre et la moins coûteuse. Mais elle est barrée par les Chinois à Manghao. Elle ne demande que quinze jours : cinq de Haïphong à Laokaï, et dix de Laokaï à Yun-nan-fou. Le prix du transport ne revient qu'à 325 francs par tonne.

La conclusion s'impose : il faut que le Tonkin soit pacifié et que le commerce y soit favorisé par le régime douanier.

Nos agents se trouvèrent d'abord peu compétents pour taxer des marchandises dont la valeur et la nature même leur étaient inconnues. Ils se familiarisent avec les drogues chinoises et on les choisit mieux. P. Bert sut s'adjoindre un directeur compétent, M. Rocher, et dès lors les recettes s'élèvent régulièrement. Mais quel régime suivre? Ici encore P. Bert a bien vu et agi avec sagesse. Protectionniste au départ, il a ouvert les yeux à l'arrivée, et comme il n'avait d'autre parti pris que de s'en rapporter à l'expérience, ses vues ont changé. Il considère d'abord l'intérêt de l'acheteur indigène ; ensuite celui du commerçant français. L'intérêt du commerçant doit primer celui du producteur français. D'ailleurs notre industrie est beaucoup mieux outillée que notre commerce. Nos fabricants supportent fort bien la concurrence de l'étranger et peuvent produire à meilleur marché. La preuve en est faite au Tonkin même. Les tissus qui s'y importent sont tous de fabrication française, mais notre commerce est si mal organisé qu'ils sont transportés sous pavillon étranger et, par suite de traités passés avec les transports, sous des marques de fabrique étrangères.

C'est donc le commerce qu'il faut protéger, et P. Bert avait commencé en organisant là-bas un service de renseignements commerciaux destiné à nos producteurs et qui nous paraît admirablement conçu. La seule concurrence qu'ils aient à craindre est celle de l'industrie locale que le bas prix de la main-d'œuvre rend redoutable. Les ouvriers les plus habiles, et leur habileté est vraiment extraordinaire, s'y paient 13 à 17 sous par jour.

Il n'y a pas de négociants anglais au Tonkin ; une seule maison étrangère y est installée, et c'est, naturellement, une maison

Digitized by Google

allemande. Il y a de l'or à gagner au Tonkin, mais non pour les petits capitaux. La concurrence chinoise les y tue. Si nous voulons nous y enrichir, il faut imiter les Anglais et opérer en grand. L'épreuve a été faite et l'orateur nous fait voir en terminant, aux applaudissements de l'assemblée, quelques millionnaires français au Tonkin.

Le Secrétaire,
E. Marc.

NOTES GÉOGRAPHIQUES

Mission de M. le Dr Labonne en Islande et aux Færö. — Dans une remarquable conférence faite à Bordeaux, à Tarbes et à Périgueux, au mois de janvier dernier, et publiée par notre *Bulletin* du 21 mars et du 4 avril 1887, M. le Dr Henry Labonne nous avait raconté ses voyages en Islande en 1886. Il vient d'entreprendre une nouvelle exploration. Chargé d'une seconde mission, qui a pour objet l'Islande et les îles Færö, il a quitté Cherbourg le 15 avril 1887. Il a pris place sur l'aviso transport l'*Indre,* qui rapportera ses collections scientifiques.

Nous espérons avoir le plaisir d'entendre M. le Dr Labonne à son retour, avant la fin de l'année 1887. Cette fois, c'est aux îles Færö que seraient consacrées ses intéressantes communications.

L'émigration italienne en 1886. — D'après le *Bulletin* de la Société italienne de géographie, mars 1887, l'Italie a envoyé au dehors, en 1886, 167,832 émigrants, soit 10,669 de plus qu'en 1885.

Pour la première fois depuis 1876, l'émigration proprement dite (85,308 individus) l'emporte sur l'émigration temporaire (82,524 individus). Par rapport aux pays de destination, le nombre de 167,832 émigrants se subdivise en 80,403 pour les pays européens (émigration proprement dite et émigration temporaire), 82,172 pour l'Amérique, 4,964 pour l'Afrique, 231 pour l'Océanie, 62 pour l'Asie.

Raisins de Corinthe. — D'après un état présenté à la Chambre des députés de la Grèce, l'exportation des raisins de Corinthe en France s'est élevée, en 1886, à 41,276,037 kilogrammes. L'exportation pour la France n'était, en 1880, que de 26,726,045 kilogrammes.

La France est devenue, après l'Angleterre, le principal

Digitized by Google

débouché des raisins de Corinthe. C'est surtout par le port de Patras que ce produit est exporté.

(Extrait du *Messager d'Athènes,* du 19 mars 1887.)

L'Immigration dans la République Argentine. — Buenos Aires a reçu, en 1886, 93,116 immigrants, dont 43,320 Italiens, 9,890 Espagnols, 4,662 Français. Parmi ces 93,116 immigrants, il y avait 46,497 agriculteurs.

(Extrait de la *Revue diplomatique,* du 9 avril 1887.)

L'immigration au Brésil en 1886. — D'après l'*Étoile du Sud* du 20 mars 1887, il est entré au Brésil en 1886, par le port de Rio de Janeiro, 22,286 immigrants dont 11,582 Italiens, 6,287 Portugais, 1,713 Allemands, 1,139 Espagnols, 644 Autrichiens, 218 Français, etc. Les immigrants se dirigent particulièrement vers les provinces de San Paulo et de Rio-Grande-do-Sul.

OUVRAGES REÇUS PAR LA SOCIÉTÉ

(POUR LES OUVRAGES DONT ON DÉSIRE UN COMPTE RENDU, ENVOYER DEUX EXEMPLAIRES)

Gabriel GRAVIER. *Note biographique sur Paul Soleillet.* Rouen, 1887; grand in-8°. — M. Paul Soleillet, qui mourut à Aden à la fin de 1886, naquit à Nîmes en 1842. Il passa son enfance à Avignon et fit ses études au collège de cette ville, où se manifesta déjà son amour de la géographie et des voyages. Les relations des découvertes de Mungo-Park et de René Caillié le ravirent; elles firent naître en lui de très bonne heure le désir de s'enfoncer dans le cœur du continent noir.

Cependant, ses études terminées, il résista quelque temps à cette inclination, pour ainsi dire naturelle, qui devait faire de lui un explorateur intrépide et célèbre. C'est seulement après la mort de sa jeune femme, et après une vaine tentative pour aller au secours des Polonais révoltés, que Soleillet entreprit ses voyages de découvertes géographiques.

L'Algérie et la Tunisie le captivaient surtout. Dès 1866, il les parcourt dans tous les sens, apprenant la langue arabe, étudiant le Coran, examinant avec soin les mœurs musulmanes. En 1867, il expose bravement sa vie en soignant les cholériques de Tunis, et, trois ans plus tard, il interrompt de nouveau ses voyages pour prendre part à la guerre contre l'Allemagne.

Après la conclusion de la paix, Soleillet repart pour l'Algérie

Digitized by Google

avec l'intention bien arrêtée de reconnaître la route d'Alger à Timbouctou par In-Çalah. Il commence par se faire des alliés et même des amis parmi les chefs du Sahara algérien, puis il s'enfonce dans le grand désert, chargé de missions par la Chambre de commerce d'Alger et par le ministère de l'instruction publique. Il visite successivement Ghardaya, Metlili, El-Goléah, et arrive sans encombre, grâce à sa prudence et à son énergie, à la fameuse oasis d'In-Çalah.

Mais ce voyage, si bien commencé, et qui promettait de si heureux résultats, finit par une déception. L'Hadj Abd-el-Kader refusa de recevoir notre compatriote et le força de quitter immédiatement le territoire de l'oasis.

Soleillet n'espérant plus, en ce moment du moins, pouvoir aller à Timbouctou par la route du nord, forma le projet de s'y rendre par le Sud. En 1878, il part de Saint-Louis, traverse très heureusement tout le Sénégal, et arrive bientôt à Ségou, sur le Niger, où il est magnifiquement accueilli par le sultan Ahmadou.

Ce succès lui valut une nouvelle mission pour Timbouctou par l'Adrar, Tichil et Oualata. Il part donc de nouveau de Saint-Louis au commencement de l'année 1880, et arrive, sans incidents désagréables, jusqu'à une journée de marche d'Atar. Par malheur, au moment de pénétrer dans cette oasis, il est attaqué par une bande d'Ouled-Dlim, dépouillé, emmené prisonnier avec tous les siens. Le marabou cheikh Sâad Bou le fait remettre en liberté, mais il est néanmoins obligé de rentrer à Saint-Louis après une absence de cinquante-cinq jours.

Le vaillant explorateur n'était point découragé. Mais voilà qu'à la fin de 1880, au moment où il se dispose à quitter Médine pour Timbouctou avec une caravane de Machedouf, des démêlés avec le gouvernement du Sénégal l'obligent à renoncer à son projet.

Sur ces entrefaites, la mission Flatters fut massacrée par les Touaregs. La route du nord se fermait de plus en plus sur notre voyageur au moment où il n'avait plus rien à espérer du côté du Sénégal. Alors il entreprit de créer un grand courant commercial dans l'Afrique orientale; il fit, pour cela, à travers l'Ethiopie, un voyage dont nous avons rendu compte ici même en analysant le volume qu'il fit paraître sur le Choa.

Au moment où il allait enfin mettre à profit ses relations amicales avec le roi Ménélik, la mort vint arrêter prématurément ce hardi voyageur qui, pendant vingt années, avait bravé avec impunité les fatigues, les fièvres et les privations.

SARAZIN.

Le Gérant : **J. MANÈS.**

Digitized by Google

LES LIGNES TRANSCONTINENTALES
DE L'AMÉRIQUE DU NORD

(d'après Robert de Schlagintweit) (1).

III. — Le Northern Pacific.

Le Northern Pacific Railroad (en abrégé N. P. R. R.), la plus septentrionale de toutes les lignes comprises dans le territoire des États-Unis, suit en général le 47e degré de latitude; dans l'Idaho pourtant cette ligne atteint, exceptionnellement il est vrai, jusqu'à 48°4'. Elle part du lac Supérieur (185 mètres au-dessus du niveau de la mer), traverse le Minnesota, le Dakota, le Montana, la partie nord de l'Idaho, la partie sud du territoire de Washington et atteint le fleuve Willamet, à 21 kilomètres de son embouchure dans le Columbia. C'est là que s'élève la ville de Portland, dans l'Orégon, la première place de commerce de tous les territoires du Pacifique nord-ouest. C'est cette ligne qui a ouvert le nord-ouest américain proprement dit : les états du Wisconsin et du Minnesota, les territoires du Dakota et du Montana et tout l'espace qui de là s'étend dans la direction de l'ouest et du nord-ouest jusqu'aux côtes du Pacifique.

Primitivement, la tête de ligne du côté de l'est devait être le port de Duluth (17,000 habitants), dans le Minnesota, à l'extrémité ouest du lac Supérieur; c'est aujourd'hui la ville de Saint-Paul, dans le Minnesota également, à 216 mètres au-dessus du niveau de la mer. Saint-Paul compte maintenant près de 100,000 habitants, bien que le recensement officiel de 1880 n'en accusât que 41,498. Les deux embranchements se réunissent à Brainerd dans le Minnesota, à 185 kilomètres de Duluth, à 218 de Saint-Paul.

(1) Voir notre *Bulletin* du 16 mai 1887, page 294.

Digitized by Google

Quelques détails sur ses origines expliqueront le rapide accroissement de Saint-Paul. Sur l'emplacement où se trouve aujourd'hui la ville, une maison, ou plutôt une sorte de petit blockaus, de la construction la plus grossière, fut élevée en 1848 par un aventurier canadien qui, faute de couleurs, écrivit à la craie sur sa porte : « Wisky, gros et détail. » Trois ans plus tard, un prêtre également canadien, le père Galtier, édifiait, sous le vocable de Saint-Paul, une petite chapelle qui donna son nom à la ville actuelle.

On pourrait encore citer comme troisième tête de ligne la ville de Supérieur, près du lac de ce nom, dans le Wisconsin. De là part un embranchement de 38 kilomètres qui rejoint la grande ligne de Duluth à North Pacific Junction, près Thompson.

La compagnie qui entreprit de construire la ligne fut autorisée par un acte du Congrès, en date du 2 juillet 1864; elle ne reçut point de subvention en espèces, mais elle obtint une concession de 50 millions d'acres. Un gros contretemps vint retarder ses travaux : ses agents financiers, Jay Cooke et C°, de Philadelphie, suspendirent tout d'un coup leurs paiements, en septembre 1873. Elle ne fut pas seule atteinte d'ailleurs par ce désastre, qui jeta la perturbation dans tous les cercles commerciaux. La ligne fut rachetée par un comité composé en grande partie d'anciens actionnaires. Les travaux marchèrent d'abord lentement, mais ils se précipitèrent, quand un Allemand de la Bavière rhénane, Henry Villard, en eut pris la direction. Grâce à son énergie, ils arrivèrent à bonne fin en peu de temps. L'inauguration eut lieu, le 8 septembre 1883, avec une solennité extraordinaire, en présence de nombreux étrangers de distinction accourus de l'Allemagne et de l'Angleterre.

La première localité d'importance que nous rencontrons en quittant Saint-Paul (à 18 kilomètres) est Minneapolis, dans le Minnesota (46,887 habitants, d'après le recensement officiel de 1880). On pourrait, à bien des points de vue, la considérer comme la quatrième tête de ligne du Northern Pacific. Minneapolis, sur le Minnesota, près des chutes Saint-Anthony, est,

Digitized by Google

comme Saint-Paul d'ailleurs, célèbre par son immense commerce de blé, de farines, de bois, ses grandes scieries et ses silos.

Sur une longueur de 240 kilomètres à l'ouest de Saint-Paul, la ligne parcourt un pays très boisé; au nord de la ligne généralement, plus rarement au sud, on trouve d'immenses forêts de sapins. Entre Vendall et Muskoda, dans le Minnesota, sur une longueur de 130 kilomètres, la forêt recouvre les deux tiers du pays. La partie découverte est une prairie légèrement ondulée, arrosée de nombreux ruisseaux. C'est un sol excellent, admirablement propre à la culture.

A Moorhead, ville d'environ 5,000 habitants, la ligne traverse le Red River (la rivière Rouge). Cette rivière, qui forme limite entre le Minnesota et le Dakota, coule à 463 mètres au-dessus du niveau de la mer. Sur sa rive gauche, à 441 kilomètres de Saint-Paul, se trouve la ville de Fargo, dans le Dakota, avec une population d'environ 10,000 âmes. La ligne traverse la vallée du Red River sur une longueur de 65 kilomètres dont une moitié à l'est, l'autre moitié à l'ouest de Fargo. C'est dans cette vallée, non loin de Casselton (487 mètres au-dessus du niveau de la mer), que l'on rencontre, à 32 kilomètres de Fargo, la ferme d'Oliver Darlymple justement célèbre par son étendue colossale et sa grande exploitation à l'aide de nombreuses machines. C'est à Wheatland, 484 kilomètres à l'ouest de Saint-Paul, que nous quittons la vallée du Red River.

Cette vallée est parcourue par le Northern Pacific, non seulement de l'est à l'ouest, dans le sens de la largeur, mais aussi du sud au nord, dans celui de la longueur; deux embranchements la desservent, l'un sur la rive gauche, par Fargo, Buxton et Grafton, l'autre sur la rive droite, par Barnesville et Glyndon. Tous deux aboutissent à Winnipeg et constituent la ligne dite de Saint-Paul-Minneapolis-Manitoba. Il existe d'ailleurs un important mouvement de batellerie sur le Red River, entre Fargo et Winnipeg. Grâce à cette ligne de Saint-Paul-Minneapolis-Manitoba, la distance de Saint-Paul à Fargo, par Sauk-Centre et Fergus-Falls, n'est plus que de 391 kilomètres.

Digitized by Google

Reprenons maintenant le Northern Pacific. De Fargo à Bismarck, dans le Dakota, sur une distance de 344 kilomètres, la voie traverse, presque en ligne droite, l'immense prairie, en partie plate, en partie ondulée, toujours sans arbres. Là où cette prairie n'est pas cultivée, elle se couvre de pâturages qui assurent au bétail une riche et excellente nourriture. Pendant l'hiver, elle est ravagée par de terribles tempêtes, souvent meurtrières.

Avant d'atteindre Bismarck, la capitale politique du Dakota (1), nous avons à franchir le Missouri sur un solide pont de fer. Ce pont, qui a une longueur de 442 mètres, est situé à 3 kilomètres et quart à l'est de Bismarck. Il a été construit par Georges-S. Morison et livré à la circulation le 21 octobre 1882. La ville de Bismarck, fondée en 1872, s'appelait à l'origine Edwinton. On garde sous verre et encadrée dans la salle, dite du Gouvernement, la lettre manuscrite où le comte de Bismarck remercie de l'honneur qu'on lui a fait en donnant son nom à la capitale du Dakota.

De Bismarck à Glendive, la ligne, sauf sur l'espace large de 45 kilomètres qu'on appelle le Parc des Pyramides, parcourt un pays dont le sol fertile le cède à peine à celui du Dakota oriental. Presque tout le Dakota est propre à la culture; le produit principal est le froment.

Le Parc-des-Pyramides (160 kilomètres de long sur 48 de large), parcouru par un torrent boueux, est situé sur les limites du Dakota et du Montana. Il était, à l'origine, connu sous le nom de Bad Lands ou Mauvaises terres. C'est un sol extrêmement crevassé, avec des ravins, des excavations, des accidents de toute espèce; à la surface brillent toujours des feux volcaniques répandant de la fumée et des vapeurs sulfureuses. Cette merveilleuse région n'est point d'ailleurs sans fertilité.

C'est à Glendive, dans le Montana (630 mètres de haut, 1,110 kilomètres à l'ouest de Saint-Paul), petite ville de

(1) 4,500 habitants, 681 mètres au-dessus du niveau de la mer, 755 kilomètres à l'ouest de Saint-Paul.

Digitized by Google

1,200 habitants, que nous pénétrons dans la vallée du Yellowstone, large d'environ 5 kilomètres. La ligne suit la rive droite pendant 362 kilomètres jusqu'à Billings, fondé dans l'été de 1882, et qui compte maintenant 1,500 habitants. Franchissant deux fois dans sa plus grande longueur le Yellowstone, le plus grand affluent du Missouri, nous atteignons, à 187 kilomètres de Billings, à 1,659 de Saint-Paul, la ville de Livingston, dans le voisinage de laquelle nous abandonnons la vallée du Yellowstone.

De Livingston, qui compte actuellement 2,600 habitants et qui est situé à 1,367 mètres au-dessus du niveau de la mer, un embranchement de 82 kilomètres de longueur nous conduit vers le sud, le long de la rive gauche du Yellowstone, dans le voisinage immédiat du célèbre Yellowstone Park (6 à 8,000 pieds au-dessus du niveau de la mer), une des plus admirables merveilles naturelles de tous les États-Unis. C'est un espace de 105 kilomètres de longueur du sud au nord, et de 88 kilomètres de largeur de l'est à l'ouest, qui renferme les sources du Yellowstone et du Madison. Il est situé pour une partie dans le Montana et pour la grande part dans le Wyoming. Le 1er mars 1872, il fut, par décision du Congrès, érigé en Parc National et déclaré inaliénable, de même qu'auparavant la vallée de Yosemite, en Californie, avait été, avec les arbres géants qui se trouvent dans le voisinage, déclarée comme le lieu de plaisance des habitants des États-Unis et des étrangers qui les visitent (30 juin 1864). Le Parc National, qu'on peut regarder comme absolument unique en son espèce, renferme une infinité de merveilles de toute sorte : rochers bizarres, chutes d'eau, lacs, geysers, etc. L'un de ces geysers, Old Jaith, soulève une énorme masse d'eau jusqu'à 150 pieds (46 mètres); un autre, le Géant, monte jusqu'à 250 pieds. Le parc amènera chaque année des troupes de touristes sur le Northern Pacific. Avant l'achèvement de la ligne, une visite au Parc National, ou, comme on dit encore, au pays des merveilles, n'était rien moins que sûre; c'était même très fatigant et très pénible, étant donné qu'on avait à faire près de 300 kilomètres à cheval et sur de mauvais sentiers; il

Digitized by Google

fallait d'ailleurs se préoccuper de vivres, de tentes aussi, si l'on ne voulait passer la nuit en plein air. Une tournée de trois semaines, de Saint-Louis du Mississipi au Parc National, ne pouvait se faire, aller et retour, à moins de 2,500 francs. Les bonnes dispositions prises par la Compagnie du Northern Pacific ont notablement facilité la visite du Parc National. D'excellentes voitures mènent de Cinnaber au Yellowstone National Park Hôtel (un peu moins de 10 kilomètres), qui est aménagé de façon à recevoir le plus confortablement du monde deux cents étrangers. On y trouve, moyennant 25 dollars, des diligences pour faire le tour du parc et en voir les plus intéressantes parties. On met aussi à notre disposition des chevaux de selle et des guides, et ainsi, à peu de peine et pour 1,200 francs au plus, on accomplit en quatorze jours une tournée du plus haut intérêt qui naguère exigeait trois semaines et coûtait plus du double. Le Parc National ne laissera plus rien à désirer, lorsqu'il sera bordé par un chemin de fer de ceinture à voie étroite.

Après Livingston, nous franchissons la chaîne qu'on nomme le Belt Range au moyen d'un tunnel, le tunnel de Bozema, (1,077 mètres de longueur, 1,695 mètres au-dessus du niveau de la mer); c'est le point le plus haut atteint par le Northern Pacific. Puis nous trouvons, à 32 kilomètres à l'ouest, la localité de Bozema (1). De là nous entrons dans la vallée du Gallatin, et bientôt dans celle du Missouri que nous suivons jusqu'à Helena pendant 159 kilomètres. Helena (2) est la capitale politique du Montana; elle est située non pas immédiatement sur la ligne, mais à une distance de 2 kilomètres. C'est à 88 kilomètres à l'ouest d'Helena que se trouve la station de Gold Spike où, le 8 septembre 1883, la ligne fut ouverte avec la solennité de rigueur.

Il existe encore dans le Montana, sur ce qu'on appelle les « Reservations », un nombre assez considérable d'Indiens de la tribu des Crows (mot à mot des Corneilles). Ils vivent en assez

(1) 3,000 habitants, 1,197 mètres au-dessus du niveau de la mer.
(2) 8,000 habitants, 1,197 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Digitized by Google

bons rapports avec les blancs pour que ceux-ci puissent sans préoccupations se livrer à leurs travaux ordinaires, agriculture, élève du bétail, exploitation des mines. Le produit annuel du territoire en or et en argent peut être évalué à environ 7 ou 8 millions de dollars.

A partir d'Helena, la ligne commence à gravir la grande chaîne des Montagnes Rocheuses, beaucoup plus basses ici que dans leurs prolongements du sud. Elle les traverse, à une hauteur de 1,693 mètres, par un tunnel de 1,173 mètres de longueur, le « Mullan Tunnel », à 42 kilomètres d'Helena. Lors de l'ouverture de la ligne (sept. 1883), ni le Mullan, ni le Bozema Tunnel n'étaient achevés; on traversait ces passes sur une sorte de voie provisoire, très curieuse au point de vue technique (1).

(1) J'emprunte à M. R. Lindau (*Revue des Deux-Mondes*, 1er mars 1870) la description d'une voie de ce genre qui existait, lors de son voyage, au moment de l'inauguration de la ligne de Chicago à San-Francisco, à Wasatch, sur « l'Union Pacific ».

« La station de Wasatch est située sur un plateau élevé. La ligne qui » doit y conduire n'est pas encore terminée, et ne le sera que dans quelques » mois. Pour ne pas interrompre le trajet direct, on a construit une ligne » provisoire où les courbes nécessaires à la voie future sont remplacées » par des angles, et qui, de sa forme brisée, ressemblant à la dernière » lettre de l'alphabet, a pris le nom de Z. La façon de circuler sur cette » voie en zigzag est ingénieuse et, autant que je sache, inusitée autre part » qu'en Amérique. Les deux lignes parallèles, le sommet et la base du Z, » dépassent la ligne diagonale qui les unit de quelques centaines de mètres; » la diagonale, en vue des manœuvres à faire et que j'expliquerai tout à » l'heure, s'étend également à une certaine distance au delà du point de » contact entre la base et le sommet. Supposé le train dans la situation où » nous étions, c'est-à-dire au pied de la montagne, il lui faudrait accomplir » les manœuvres suivantes pour arriver au sommet : la locomotive dépasse » le point où la diagonale atteint la ligne de base et s'avance jusqu'à celui » où la dernière voiture du train est placée en face de ce point; un mouve- » ment d'aiguille fait passer le train, la dernière voiture en tête, sur le » tracé de la diagonale; la vapeur est alors renversée, et la locomotive, en » reculant, pousse le train sur la seconde branche du Z. Au bout de cette » branche, on répète la même manœuvre en sens contraire, c'est-à-dire » que le train s'arrête lorsque la locomotive se trouve au point de jonc- » tion entre la diagonale et le sommet, et un nouveau mouvement d'aiguille » place la locomotive sur le plan de cette dernière ligne au bout de laquelle » est la station de Wasatch. En théorie cela est fort simple. Pour parcourir, » à l'aide d'une seule locomotive, une voie ainsi brisée, il faut que la » machine exécute trois manœuvres consécutives : qu'elle marche en avant » jusqu'au sommet du premier angle, qu'elle remonte la seconde ligne en

Digitized by Google

En descendant le versant ouest des Montagnes Rocheuses, la ligne atteint Garrison, d'où part l'Idaho Division, c'est-à-dire un embranchement de l'Union and Central Pacific qui, par Camas et Pocatello, conduit vers le sud à Ogden, dans l'Utah; puis Missoula, en traversant les vallées arrosées par les rivières Little Blackfoot, Hellgate, Missoula et Clarke's Fork, affluents du Columbia; elle touche enfin le point le plus septentrional de tout son parcours (48° 4') au nord du joli lac Pend-d'Oreille, dans l'Idaho, à 480 kilomètres d'Helena.

Les environs de la petite ville de Missoula sont célèbres par les combats sanglants que s'y sont livrés certaines tribus indiennes. Avant que les « Visages-Pâles » eussent pénétré en grandes masses sur ces terres lointaines, les « Pieds-Noirs » (Blackfeet) massacrèrent le chef de la tribu des « Têtes-Plates » (Flatheads), Coriacan, avec un grand nombre de ses gens, dans un défilé, à 22 kilomètres de Missoula. Quelques années plus tard, les Flatheads prirent leur revanche et égorgèrent un nombre égal de Blackfeet dans le même défilé qui garde depuis le nom de Coriacan. Actuellement, il vit près de 1,200 Flatheads sur une grande « reservation », dans les environs de Missoula.

80 kilomètres à peine après le lac Pend-d'Oreille, la ligne pénètre sur le territoire de Washington. Elle prend alors la direction sud-ouest et nous amène à Ainsworth (351 kilomètres de la station de Sandpoint sur le lac Pend-d'Oreille), au confluent du Columbia et du Snake River (*rivière des Serpents*). Après avoir traversé cette dernière, nous suivons la rive gauche ou méridionale du Columbia. Ce fleuve est très intéressant. Il abonde en beautés naturelles, surtout le long des 68 kilomètres qui séparent Cascade-Locks et Dalles. Il est accessible aux gros vaisseaux. A partir de Wallula-Junction (à 23 kilomètres seulement d'Ainsworth), une compagnie nouvelle, fusionnée en un certain sens avec celle du Northern Pacific, l'Oregon Railway

» reculant et qu'elle reprenne sa position ordinaire pour suivre la troi-
» sième. Afin d'apprécier les difficultés qui s'opposent à l'exécution pra-
» tique de ce problème, il faut se souvenir que la voie ferrée ne traverse
» pas une plaine; il s'agit au contraire d'arriver, par une succession de
» rampes très raides, jusqu'au sommet du plateau. »

Digitized by Google

and Navigation Company, nous amène, après un trajet de 344 kilomètres, toujours sur la rive gauche du Columbia, au but de notre voyage, Portland, dans l'Orégon.

Portland, qui, au recensement officiel de 1870, n'accusait que 11,103 habitants, en compte aujourd'hui 40,000. Ses rues sont larges et presque toutes pavées, bordées d'un nombre considérable d'édifices élevés par différentes sociétés de commerce. Portland est non seulement un port de mer considérable où peuvent entrer les plus gros vaisseaux, c'est aussi le centre de tout le réseau ferré de l'Orégon et du territoire de Washington. C'est là qu'ont leurs bureaux la Compagnie du Northern Pacific et la grande Compagnie de chemins de fer et de navigation à vapeur, connue dès l'origine sous le sobriquet de One Horse Company, l'Oregon Railway and Navigation Company, qui assure les transports sur San-Francisco, la Colombie britannique et l'intérieur des terres, le long du fleuve.

Par le trajet que nous venons de décrire, la distance entre New-York et Portland, par Chicago et Saint-Paul, est de 5,202 kilomètres (ou 5,152 par Saint-Paul-Minnéapolis-Manitoba). Elle est de 5,185 kilomètres en combinant la ligne de l'Union Pacific ou plutôt ses embranchements, Main Division, Oregon Short Line et l'Oregon Railway and Navigation Company, par Chicago, Omaha, Granger, Huntigton et Umatilla; de 5,629 en combinant le Northern Pacific avec l'Union and Central Pacific et ses annexes, Main Division, Oregon Short Line, Utah and Northern District, par Omaha, Cheyenne, Granger, Pocatello, Garrison, Missoula et Ainsworth.

(A suivre.) Émile Renard.

LES PIONNIERS DU COMMERCE ALLEMAND et de l'industrie allemande.

Les institutions qui ont le plus contribué au développement du commerce et de l'industrie de l'Allemagne sont les diffé-

Digitized by Google

rentes sociétés *(Vereine)* fondées pour développer les relations commerciales avec les marchés d'outre-mer, sociétés qui, dans ces dernières années, se sont agrandies d'une façon remarquable et ont envoyé dans tous les coins du monde des pionniers pour y faire connaître les produits de la mère-patrie.

La plus ancienne société de ce genre, écrit la *Deutsche Industrie Zeitung*, a été constituée à Stettin le 20 janvier 1872, sous le nom de « *Société pour aider au développement des* » *rapports commerciaux avec les pays d'outre-mer* et celle-ci » s'est promptement agrandie. Elle est devenue le type sur lequel » beaucoup de sociétés du même genre ont été fondées plus tard » en Allemagne, et tout récemment en France, et on peut dire » avec raison que cette société a ouvert une nouvelle voie, » jusqu'alors inconnue, en montrant ce que l'on peut tirer de » l'esprit d'association, en l'employant dans un tel but. »

Ce *Verein* a réussi à créer ou plutôt à former des hommes dont Stettin avait besoin pour agrandir ses relations commerciales avec les pays hors d'Europe. Dans ce but utile, on n'a cessé et on ne cesse encore aujourd'hui de faire tout pour attirer au sein de la ville les jeunes gens travailleurs et désireux d'arriver, en leur offrant l'occasion de compléter leur éducation commerciale, au moyen de l'étude des langues étrangères, de conférences sur l'histoire, la géographie commerciale, l'économie politique, ces sciences aujourd'hui indispensables au négociant. Si ces jeunes gens se montrent intelligents et capables, s'ils sont doués d'une bonne constitution physique, s'ils sont munis de bonnes références des maisons où ils ont débuté dans la carrière commerciale, alors la société leur verse jusqu'à concurrence de 1500 marks, comme bourse de voyage. On les munit de lettres de recommandation et on les dirige sur un pays d'outre-mer.

Ces boursiers s'engagent à envoyer de temps en temps des rapports avec leurs opinions personnelles sur la situation commerciale du pays où ils habitent, sur les usages, coutumes, exportations, importations, sur le climat, la législation et sur le prix des diverses marchandises. En établissant ces rapports,

Digitized by Google

ils doivent toujours avoir en vue les moyens propres à développer et à étendre les relations commerciales de la ville de Stettin et des autres villes allemandes avec le pays où ils résident. Ils s'engagent encore, donnant comme garantie de leurs promesses une simple poignée de main *(auf Handschlag)*, à contribuer de toutes leurs forces à faire honneur à leur patrie et à rembourser les bourses qu'ils ont reçues, dès l'instant où leurs moyens le leur permettent. De ce côté il ne leur est imposé aucune obligation, et cependant on peut constater que la majeure partie des bourses accordées a été plus tard remboursée et même, dans certains cas, avec intérêt.

Quels sont les résultats d'une institution de ce genre? Un rapport du président de la société en question va nous l'apprendre : « Depuis dix ans d'existence que compte notre société, » nous avons envoyé dans les pays d'outre-mer vingt-six bour- » siers, et deux fois autant de nos membres qui n'avaient pas » besoin de nos subsides et qui pouvaient s'aider d'eux-mêmes, » en ayant soin de les répartir un peu sur tous les points du » globe; et si aujourd'hui en Asie, en Australie, aussi bien que » dans l'Amérique du Nord et dans toute l'Amérique du Sud, » le ciment de Portland, de fabrication stettinoise, a su se créer » une place et trouver un vaste champ de consommation sur » les marchés du monde, c'est uniquement grâce à l'activité » des jeunes gens que nous avons patronnés. Dans beaucoup de » villes du sud de l'Amérique et de l'Asie, nos jeunes gens » jouissent d'une renommée si excellente qu'on leur a donné » les premières places. C'est donc un résultat éminemment satis- » faisant quand on voit que de quelque soixante-dix jeunes » gens, pas un seul ne s'est montré indigne de la confiance » qu'on avait placée en eux, et si l'on considère que quelques-uns, » aussi bien à l'étranger qu'à Stettin même, sont arrivés à se » faire de très belles positions. Nos recettes se sont élevées, » pendant les dix dernières années, à près de 100,000 marks et » la plus grande partie de cette somme provient de la libéralité » de nos négociants, et cet argent a été employé à créer des » bourses de voyage, à organiser des cours commerciaux. Des

Digitized by Google

» sommes avancées pour les bourses, il nous a déjà été rem-
» boursé plus de 10,000 marks, et bien que cela ne soit pas
» une obligation juridique. Et si on prend en considération que
» la plupart des jeunes gens qui ont reçu des bourses n'étaient
» pas de ceux qui étaient favorisés de la fortune, il y a dans le
» remboursement volontaire de ces sommes une preuve écla-
» tante des sentiments honnêtes et loyaux dont sont animés
» nos jeunes protégés. »

Dix ans plus tard, suivant l'exemple donné par Stettin, le haut commerce de Kiel, à l'instigation de son zélé et infatigable président de la Chambre de commerce, M. Sartori, conseiller du commerce, a fondé une institution de cette nature, et cette entreprise a rencontré les sympathies de tous. Le projet élaboré par la Société de Kiel, fondée depuis trois ans, pour étendre et développer les relations commerciales avec les pays d'outre-mer, contient un passage intéressant qui mérite d'être cité textuellement :

« Les progrès accomplis depuis plusieurs années dans la
» fabrication de certains articles, et le succès qu'ils ont ren-
» contré sur les marchés étrangers, sont certainement remar-
» quables, mais il reste encore beaucoup à faire et il peut être
» fait beaucoup plus dans cet ordre d'idées. Nos industries des
» machines, de la porcelaine, du ciment, nos brasseries, nos
» fabriques de meubles, d'objets de fer, toutes ces branches
» peuvent et doivent être développées de façon à occuper une
» plus grande place dans l'exportation des produits européens
» sur les marchés étrangers. Il s'agit de l'avenir économique de
» la ville de Kiel, d'une œuvre qui est, non pas pour quelques-
» uns, mais pour la généralité, d'une grande importance, en un
» mot, d'une œuvre éminemment utile, dans toute la force du
» terme, et il est du devoir de chacun d'y prêter son concours. »

— De telles paroles se passent de commentaires.

Kiel est une ville dont le commerce commence à se développer, et le nombre des grands négociants est moindre qu'à Stettin. Pour cette raison, cette société n'a pas pu y trouver les mêmes éléments et prendre un aussi grand développement,

Digitized by Google

sans compter que, dans une petite ville, les ressources financières sont plus limitées que dans un grand centre comme Stettin. Malgré cela, le Verein de Kiel a fait de bien grands progrès dans un espace de temps relativement court, et a pu déjà envoyer à l'étranger quelques-uns de ses membres; il s'est borné à leur donner de bonnes et utiles lettres de recommandation, ses ressources ne lui permettant pas encore d'avancer les fonds nécessaires pour payer les frais de voyage.

Le dernier compte rendu s'exprime ainsi :

« Ce n'est naturellement que lentement que nos efforts peu-
» vent porter des fruits. Les forces propres à contribuer au
» développement des relations commerciales de notre ville avec
» l'étranger doivent d'abord être créées et formées, ce qui ne
» peut pas se faire du jour au lendemain. Mais quant à l'impor-
» tance et à la grande utilité d'une institution telle que la nôtre,
» il n'y a pas un seul instant à élever des doutes à ce sujet.
» Jamais moment n'a été plus approprié pour Kiel, qui, par suite
» de la construction prochaine du canal de la mer du Nord, est
» appelée à voir augmenter d'une façon considérable ses rela-
» tions commerciales avec les pays d'outre-mer. La mise à
» exécution de cette œuvre demandera de nos négociants de
» nouvelles qualités, que notre Verein s'efforcera de faire naître
» parmi nos jeunes gens. »

Par l'exposé ci-dessus, on peut arriver à se faire une juste idée des résultats qu'on peut atteindre en fondant de telles sociétés, et personne ne peut nier qu'en prenant ainsi en main les intérêts commerciaux on aura le droit de compter sur l'appui et sur le concours de tous. On trouve, dans l'histoire du commerce de Hambourg et de Brême, de nombreux exemples qui viennent prouver combien est utile et important un tel système d'éducation commerciale, car on peut dire, sans crainte d'être contredit, que c'est à cela que les deux grandes villes hanséatiques doivent leur développement commercial. En effet, l'immense commerce d'outre-mer que font Hambourg et Brême est en grande partie dû à l'initiative de leurs enfants. Les buts éminemment utiles poursuivis par les sociétés dont nous venons

Digitized by Google

de parler ont depuis longtemps été atteints par ces deux dernières villes, mais c'est précisément dans d'autres villes commerçantes, moins importantes, qu'il faut fonder des institutions de ce genre. Plus que jamais à l'heure présente cela est nécessaire, car partout se font sentir les effets de la grande crise commerciale qui pèse sur le commerce général, et c'est maintenant que les autres villes commerçantes ne devraient pas hésiter à suivre l'exemple qui leur est donné et comprendre qu'il est de leur intérêt de créer une pépinière de ces jeunes pionniers pour augmenter leur commerce et leur industrie.

Hambourg, 10 mai 1887.

Pierre KAUFFER,
membre correspondant.

A l'occasion de l'article qui précède, nous rappelons que, onze ans après la fondation du *Verein* de Stettin et sans connaître l'existence de cette association, la Société de géographie commerciale de Bordeaux a, grâce à l'initiative et aux efforts persistants de M. Marc Maurel, son président, contribué pour une bonne part à la création d'une association du même genre, la *Société d'encouragement pour le commerce français d'exportation.* — Voir dans notre *Bulletin* du 18 juin 1883, pages 345-352, les documents réunis sous ce titre : *Projet d'union des chambres de commerce de France pour aider à la formation d'une représentation d'élite à l'étranger,* et dans notre *Bulletin* du 20 octobre 1884, pages 577-583, l'article de M. J. Gebelin sur la *Société d'encouragement pour le commerce français d'exportation.* Cette Société, dont le siège est à Paris, envoie chaque année trois ou quatre douzaines de jeunes Français sur tous les points du globe. Elle ne forme pas elle-même les sujets, et elle se distingue par là du *Verein* de Stettin ; elle les choisit tout formés.

Lettres sur divers produits du Tonkin.

Le *Procès-verbal* de la Chambre de commerce de Bordeaux, séance du 6 avril 1887, reproduit les lettres suivantes adressées

Digitized by Google

au président de la Chambre par le résident général en Annam et au Tonkin :

Hanoï, 14 novembre 1886. — Monsieur le Président, j'ai l'honneur de vous informer que, par ce courrier et par l'entremise de M. le Ministre du commerce et de l'industrie, je vous envoie, suffisamment étiquetés pour que vous puissiez les reconnaître, savoir :

1° Un échantillon badiane à l'état de fruit en coques;

2° Un échantillon badiane à l'état d'huile ou d'essence.

La badiane est un fruit qu'on récolte aux environs de Langson. Il est ordinairement formé de 10 à 12 coques d'un brun ferrugineux. Les fruits à 6 coques ont un rendement supérieur et se récoltent plus spécialement dans la région de Langson.

Le marché de la badiane qui, de temps immémorial, se tenait à Hanoï se tient, depuis la guerre, à Hong-Kong; c'est une production si importante ordinairement qu'à Dong-Dang et à That-Khé se trouvent 150 à 200 distilleries de badiane ne fonctionnant plus depuis la guerre.

Il est vrai de dire que les appareils avaient été importés de Chine et que les distilleries en question appartenaient aux Chinois.

La badiane intéresse les fabricants de liqueurs et plus particulièrement les fabricants de bonne absinthe.

En coques, on traite ici des affaires de 14 à 15 tonnes au plus, sur la base de 1 fr. 10 à 1 fr. 15 rendu franco bord à Haïphong, emballage perdu.

A l'état d'huile ou d'essence, on peut traiter en ce moment jusqu'à 2,000 à 3,000 kilos de 12 fr. 50 à 13 francs le kilo, année moyenne. Cette année, par suite de l'absence d'ordres français, il y a eu une forte affaire traitée à 10 francs par une maison allemande.

J'espère, M. le Président, que ces renseignements paraîtront intéressants aux fabricants de votre place.

P. S. — L'échantillon essence de badiane est bien peu volumineux, mais il a été reconnu que l'essence du commerce est falsifiée, et notre préparateur, pour l'avoir pure, a dû en distiller lui-même, à l'aide de la petite quantité de coques de nouvelle récolte qu'il avait en magasin.

Hanoï, 11 novembre 1886. — M. le Président, j'ai l'honneur de vous informer que, par ce courrier et par l'entremise de M. le Ministre du commerce et de l'industrie, je vous envoie, suffisamment étiquetés pour que vous puissiez les reconnaître, savoir :

1° Un échantillon d'indigo, récolté et préparé au Tonkin.

Le sol du Tonkin se prête merveilleusement à la culture de

Digitized by Google

l'indigo qui se présente à l'état végétal sous la forme d'un chou assez semblable au colza.

Traité par les moyens connus et indiqués dans tous les recueils spéciaux, l'indigo du Tonkin a, comme vous le reconnaîtrez, une nuance plus verte que l'indigo du Bengale et du Guatemala, avec des reflets bleus.

Le système de culture indigène est défectueux encore, l'Annamite procédant par semis au lieu de procéder par plantation.

La valeur de l'indigo au Tonkin laisse, m'assure-t-on, une large marge aux acheteurs métropolitains. Son cours actuel, à Hanoï, est de 7 francs le kilo, rendu bord à Haïphong, alors qu'on m'assure que sa valeur en Europe serait d'au moins 12 francs; aussi est-il probable que, dans l'avenir, l'abondance des demandes fera relever les cours.

2° Un échantillon de vert de Chine.

Il existe au Tonkin une variété d'indigo, dite vert de Chine, fournie par un nerprun.

C'est un indigo sauvage dont on ne pourrait obtenir que de petites quantités. Il coûte ici, en ce moment, 50 francs le kilo.

3° Un échantillon de curcuma à l'état de racine sèche;

Un échantillon de curcuma à l'état de pâte ayant 22 0/0 d'eau et un échantillon de curcuma à l'état d'extrait sec.

Le curcuma est une racine d'anémone qui donne deux sortes de produits, le long et le rond, fruits de la même plante.

Son prix, à l'état frais, est ici très bas (22 sapèques le kilo); à l'état sec, le prix, aux environs d'Hanoï, ressort à 19 centimes 1/2 le kilo.

On peut traiter de fortes affaires aux prix de 25 à 35 francs les 100 kilos, suivant qualité, rendu franco bord à Haïphong.

4° Un échantillon cunao à l'état de fruit;

Un échantillon cunao à l'état d'extrait sec;

Avec notices particulières.

5° Un échantillon cannelle de diverses qualités, avec notices spéciales.

Les cannelles de l'Annam et du Tonkin sont de qualités diverses, sous forme de grosse écorce. On trouve dans ce pays une cannelle d'une qualité toute spéciale qui n'a jamais été sur les marchés d'Europe, à cause de son haut prix. J'en parlerai tout à l'heure; on ne trouve pas ici la cannelle en fuseaux légers, comme à Ceylan; mais toutes les autres qualités se trouvent en abondance.

Le marché de la cannelle est, depuis la guerre, centralisé à Hong-Kong; mais il y a un avantage certain à acheter directement au Tonkin ou en Annam, qui sont les lieux de production. On reproche ici aux acheteurs français de n'avoir aucune notion des qualités et des prix, mais il y a tout au moins quelques exceptions à notre connaissance, et l'on peut trouver ici un ou deux bons guides dans la matière.

Digitized by Google

La qualité courante, dite « de Chine », se vend surtout dans l'épicerie. Elle est extrêmement abondante et supérieure en qualité à la provenance du Bengale.

Son prix actuel est de 78 francs les 100 kilos, rendu franco bord et emballage perdu à Haïphong, en paquets de 1 kilo ou 500 grammes, au choix de l'acheteur.

Quant à la « cannelle royale » employée en Chine dans la médecine et à laquelle on attribue, même chez les Annamites, les mêmes vertus qu'à la quinine, elle se vend de 1,600 à 2,000 francs le kilogramme (1 fr. 60 à 2 francs le gramme), de qualité ordinaire. La qualité tout à fait supérieure de cannelle royale vaut jusqu'à 1,600 piastres le kilo (6,400 francs, au change de 4 francs, ou 6 fr. 40 le gramme). Cette cannelle est le suprême remède des Chinois; elle passe pour avoir toutes les vertus. Mais ce qui expliquerait peut-être mieux encore son haut prix, c'est qu'on pourrait l'employer en Chine à parfumer le thé. La cannelle royale lui donne un arome particulier très recherché.

Ici des Chinois opulents ajoutent au thé, pendant son infusion, une très petite parcelle de cannelle royale, qui lui donne le goût le plus agréable. Elle est originaire de notre province du Thanh-Hoa, l'une des plus riches en produits aromatiques.

6° Un échantillon de noix muscades.

La noix muscade n'est pas un article de commerce fort important. Elle peut cependant donner lieu à un certain commerce, à cause de son excellente qualité. Celle-ci a pu jusqu'ici être méconnue, parce que les Annamites ont le tort de la laisser dans la coque au lieu de la passer décortiquée au lait de chaux, afin de fermer les pores et de conserver l'arome. Vendue en cet état par un de nos compatriotes, c'est-à-dire traitée au lait de chaux, la noix muscade de ce pays vaut actuellement 2 fr. 25 à 2 fr. 50 le kilo, rendu franco bord à Haïphong.

7° Un échantillon gingembre.

Très abondant, d'une récolte facile, qualité bonne, bien séché à l'étuve. Il m'est signalé comme pouvant faire l'objet d'un commerce très important sur la base actuelle de 1 fr. 25 le kilo.

8° Un échantillon calamus aromaticus.

Produit par la province de Thanh-Hoa, qui n'est pas encore entièrement pacifiée. Cette province est, je l'ai déjà dit plus haut, la plus riche de toutes en produits ressortant du commerce de la droguerie. Le prix du calamus aromaticus est, par suite de la difficulté des communications et de l'insécurité actuelle dans la province du Thanh-Hoa, de 300 à 400 francs les 100 kilos.

On en pourra expédier de grandes quantités sur les marchés d'Europe au prix ordinaire de 90 à 100 francs les 100 kilos, quand la pacification sera complète.

Digitized by Google

J'espère, Monsieur le Président, que les échantillons dont il s'agit, ainsi que les renseignements qui précèdent, paraîtront intéressants aux négociants de votre place s'occupant spécialement de droguerie.

P. S. — L'indigo du Tonkin, nouvelle récolte, sera expédié par un prochain courrier.

Le curcuma à l'état de pâte, ayant 22 0/0 d'eau, n'a pas résisté à la fermentation. Il faudrait l'expédier en barils incomplètement remplis. L'extrait sec devra donc suffire pour le moment.

Enfin, nous ajoutons aux échantillons cannelle annoncés celui de la qualité dite « royale » au sujet de laquelle on nous donne les renseignements suivants : Sa culture était limitée autrefois sous les peines les plus sévères ; mais, depuis l'établissement de notre protectorat, les missionnaires la cultivent au grand jour, ce qui fait qu'on pourrait s'en procurer chez eux à 25 francs le kilo. Malgré cela, les droguistes et pharmaciens chinois continuent à la vendre aux prix dont nous avons parlé, sur notre place même.

Les échantillons de produits annoncés ci-dessus avaient été déposés sur le bureau de la Chambre de commerce de Bordeaux.

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST.

SECTION DE LA ROCHELLE.

Séance publique du 6 mai 1887.

Conférence de M. Jean BROUSSALI sur « l'Arménie décrite par un Arménien ».

M. Rosseuw Saint-Hilaire, de l'Institut, s'est plu à constater que les auditoires français, tant au Collège de France que dans des réunions populaires, savaient écouter et soutenaient l'orateur parce qu'ils peignaient toutes leurs émotions sur leurs physionomies ouvertes et intelligentes. La Rochelle a toujours donné de tels auditoires aux conférenciers qui ont su l'intéresser, soit que la Société de géographie convoque les marins pour entendre un marin parler des collisions en mer, soit qu'elle invite le public à une conférence sur l'Arménie par un Arménien ou sur la Chine par un Chinois. Seulement, tandis que le

Digitized by Google

mandarin Ly-Chao-Pée a obtenu le succès de curiosité du Persan de Montesquieu, M. Jean Broussali, étudiant en droit, élève de l'École des sciences politiques, a pu dire que les vifs applaudissements qui ont souligné les passages les plus saillants et les conclusions de sa conférence, s'adressaient à la cause patriotique dont il s'est fait l'avocat ardent et convaincu.

Huit cents personnes avaient répondu à l'appel de la Société de géographie. En l'absence du président, M. Beltremieux, en tournée de revision, le vice-président, M. L.-E. Meyer, conseiller d'arrondissement, a présenté le jeune conférencier à l'assemblée et rappelé les titres de l'Arménie à nos sympathies. Une carte de l'Arménie, le pavillon national tricolore blanc, vert et rouge chargé d'un dragon doré, et un écran destiné à recevoir les projections attirent l'attention du public. Sur la table sont déposés les principaux produits de l'Arménie.

M. Jean Broussali réclame l'indulgence des assistants en raison de sa jeunesse et de sa qualité d'étranger. Empressons-nous de dire qu'il parle le français avec une réelle facilité et que sa prononciation est fort distincte et très nette. Il aborde ensuite l'histoire de l'Arménie que les traditions nationales font remonter à 2350 avant J.-C. Des documents précis et des inscriptions cunéiformes attestent une haute antiquité. Après avoir été une des contrées les plus florissantes de l'Asie, l'Arménie vit son alliance recherchée par les grands conquérants Priam, Nabuchodonosor, etc. Aujourd'hui, elle est divisée en trois tronçons : russe, turc et persan. Au moyen âge, elle fut d'un grand secours aux croisés français et rendit d'immenses services à l'humanité et à la civilisation. Le dernier roi d'Arménie, Léon V de Lusignan, de la famille française des Lusignan de Chypre, venu en France pour réclamer notre intervention contre les Arabes d'Égypte qui avaient envahi son pays, repose aujourd'hui dans les caveaux de Saint-Denis.

L'Arménie domine le littoral de la Méditerranée et toute l'Asie occidentale et commande par terre le canal de Suez et la route des Indes, ce qui en fait une forte position stratégique, bien connue des Ottomans, des Anglais et des Russes; c'est par Trébizonde et Alexandrette que passe le commerce de la Perse et de l'Asie occidentale.

On y trouve à la fois la végétation des régions alpestres et celle des zones tropicales et on y observe des extrêmes de température, un hiver excessif de — 25° à Erzeroum et de — 33° à Erivan, et un été insupportable de + 44° à Erzeroum et de + 40° à Erivan, tandis qu'à Trébizonde le froid ne descend pas au dessous de — 6°, l'influence de la mer Noire empêche les chaleurs estivales de dépasser + 25°, sur la côte. Les vallées sillonnées par l'Euphrate, le Tigre, l'Araxe sont d'une fertilité incomparable. Mais l'absence de chemins de fer et de communications faciles fait perdre une partie de la récolte dans les

Digitized by Google

bonnes années. Les céréales sont abondantes, les bestiaux approvisionnent toute l'Asie-Mineure, Constantinople et l'Égypte. Les chevaux du Kavabagh sont d'une race superbe. Le vin d'Erivan a une réputation égale aux meilleurs vins d'Espagne, de Hongrie, de Bourgogne.

Depuis le IVe siècle, les Arméniens sont chrétiens. Le culte arménien a un chef national à sa tête ; on compte aussi dans le pays un certain nombre de catholiques romains et de protestants. Les oppresseurs conquérants sont musulmans. Les mœurs sont patriarcales. Tournefort a pu dire que « les Arméniens sont le meilleur et le plus honnête peuple du monde ». L'Arménien est agriculteur et pasteur dans les campagnes, commerçant dans les villes. Il a une grande facilité à s'approprier les langues étrangères. D'après Lorenz Rigler, c'est la race la plus laborieuse, la plus intelligente et la plus instruite de l'Orient. Cosmopolites comme les Israélites, les Arméniens ont de plus qu'eux l'esprit militaire. Nubar-Pacha, Loris Mélikoff et Malcon Khan appartiennent à l'histoire.

M. Broussali termine en demandant à ses auditeurs et à la presse locale de provoquer un mouvement de l'opinion publique en faveur d'un pays malheureux et toujours sympathique à la France, d'étudier son histoire, sa littérature et de travailler à y introduire les bienfaits de la civilisation moderne. Les nombreuses projections de vues photographiques faites avec le concours de M. A. Groc, qui ont vivement intéressé le public, ont porté principalement sur des vues panoramiques de Trébizonde, d'Erzeroum, du rocher de Van, des ruines d'Ani, des types et costumes religieux, civils et militaires des Arméniens.

DE RICHEMOND.

SECTION DE BERGERAC.

Séance publique du 8 mai 1887.

Conférence de M. JOLLIVET, avocat au barreau de Paris, sur « Madagascar ».

La conférence de M. Jollivet sur l'île de Madagascar a réuni dans la salle du théâtre de Bergerac, sinon une foule nombreuse, au moins un auditoire choisi parmi les habitués des soirées scientifiques, c'est-à-dire ceux qui voient dans une conférence une bonne occasion de s'instruire. L'auditoire comptait beaucoup de membres de la Société de géographie, de la Ligue de l'enseignement et de l'Alliance française ; en outre, un assez grand nombre de dames et d'officiers. M. le Principal du Col-

Digitized by Google

lège, heureux de procurer une distraction instructive à ses élèves, y avait conduit la division des grands. Bien qu'on n'ait pas eu de temps de reste pour annoncer la conférence, il y avait néanmoins plus de monde que n'en composent ordinairement ces sortes de réunions : deux cents personnes environ.

M. Bonetti, le sympathique commandant que nous avons appris à connaître, a présenté le conférencier. Avec sa courtoisie habituelle, il saisit cette occasion pour adresser de gracieux compliments à la Société de géographie de Bergerac, l' « une des meilleures du Groupe », ajoute-t-il. Il exprime en fort bons termes à M. Labroue tous les regrets que ce dernier a laissés à Bordeaux et le plaisir qu'il éprouve à se retrouver auprès de lui, travaillant ensemble à la tâche commune, la diffusion de la science géographique. Les applaudissements qui ont répondu à M. Bonetti lui ont dit que le public bergeracois était en complète communauté d'idées avec lui.

M. Rigaud, le distingué cartographe de Bergerac, avait bien voulu mettre, comme toujours, son talent au service de la Société de géographie et du public. Une grande et belle carte, qu'il avait dressée dans la journée, permettait à M. Jollivet de montrer à son auditoire les parages qui faisaient l'objet de sa conférence. Enfin la Société de géographie de Bordeaux avait eu la gracieuseté de nous envoyer deux cents jolies cartes de Madagascar, que l'on a pu distribuer au public. La section de Bergerac charge son délégué de lui exprimer ici ses plus vifs remerciements.

Aux premières paroles, le conférencier entre en plein dans son sujet, que l'on pourrait intituler : « Importance qu'il y a pour la France à faire de Madagascar une colonie. » Ce sujet, M. Jollivet l'a développé avec une grande force de logique et l'accent de la conviction. Il a fait l'historique des relations de la France avec Madagascar depuis Richelieu jusqu'à nos jours et démontré que, depuis près de deux cent cinquante ans, nous avons toujours affirmé notre droit de possession, établi par des traités réguliers, soit sur l'île entière, soit sur quelques parties ou dépendances, toujours en butte aux jalousies de l'Angleterre. L'orateur a su mettre en relief la convoitise de cette nation, qui a toujours feint de considérer Madagascar comme un état libre lorsque nous l'occupions, et même, chose étrange, comme une dépendance de l'île Maurice (après les traités de 1815) ; qui néanmoins ne négligeait jamais de faire stipuler à chaque occasion notre renonciation en forme, tellement ressortait à ses propres yeux l'inanité de ses prétentions. Armé de toutes les pièces historiques, dont les plus importantes nous sont communiquées, M. Jollivet établit d'une manière inéluctable que cette terre n'a jamais cessé d'être véritablement française, qu'elle a toujours été occupée par un grand nombre de nos nationaux et soumise à notre influence civilisatrice.

Digitized by Google

Passant à la description même du sol et des habitants, l'orateur nous fait un tableau saisissant des différences qui existent entre les deux races qui peuplent l'île, les Hovas et les Sakalaves : les premiers au teint jaune, aux yeux fendus et obliques, aux pommettes saillantes, véritables Chinois transplantés sur cette terre africaine, et que les aborigènes ont qualifié d'un nom qui signifie chien-cochon ; ceux-ci appartenant à la race nègre, dont ils possèdent les lèvres épaisses, les cheveux crépus et le teint plus que basané. La disparité n'est pas moins grande, paraît-il, dans les caractères ; il existe entre les deux peuples une antipathie tellement enracinée qu'il serait aujourd'hui impossible de la faire disparaître. Les Sakalaves ont toujours été nos amis, nos alliés ; les Hovas, nos adversaires opiniâtres, toujours prêts à favoriser la domination anglaise.

Les ressources de l'île sont exposées par le conférencier avec beaucoup de clarté. Chaque année, cent quatre-vingt mille bœufs sont expédiés sur les îles Maurice et Bourbon, qui tirent de Madagascar leur nourriture. M. Jollivet entre ici dans le détail et nous énumère avec complaisance les quantités de miel, de cire, d'écailles de tortue qui sont annuellement exportées. Le ver à soie, le coton, le café, la vanille, la canne réussissent admirablement, dit-il, à Madagascar. Mais la principale richesse, si elle était exploitée, serait celle des mines de houille, qui fourniraient autant de charbon que tous les bassins houillers de l'Angleterre. Les Anglais ont vite compris tout le parti qu'ils pourraient en tirer. Un de leurs gouverneurs de l'île Maurice, sir Robert Farquhar, dans un rapport à son gouvernement, après avoir puissamment démontré quelle mine d'or fournirait Madagascar au point de vue économique, envisage la situation de cette île au point de vue politique et établit d'une façon péremptoire qu'elle est une position de premier ordre, placée à deux jours de l'île Maurice, sur la route du Cap à Calcutta, et commandant le canal du Mozambique. Sa conclusion était qu'il fallait à tout prix empêcher les Français de s'y établir.

M. Jollivet a fait justice de l'erreur trop répandue qui consiste à croire que le climat de Madagascar est malsain. Cela n'est vrai que pour une étroite bande sur la côte orientale, couverte de marais dont il a indiqué la cause et les faciles moyens de les faire disparaître. Le reste de l'île, généralement montueux, possède le même climat que nos autres colonies, la Martinique, l'île Bourbon, et sur l'autre hémisphère Tahiti et la Nouvelle-Calédonie. Les Européens y vivent très facilement ; les cours d'eau y sont en général rapides et d'un débit considérable ; plusieurs dépassent en longueur et en largeur nos plus grands fleuves de France.

La valeur de ce pays au point de vue commercial, agricole et politique ainsi mise sous les yeux de son auditoire attentif et recueilli et sa condition climatologique placée sous son vrai

Digitized by Google

jour, le conférencier reprend l'historique de notre occupation. Il rappelle brièvement le traité de 1841, les événements de 1870, le bombardement de tous les établissements hovas par l'amiral Pierre et enfin le dernier traité ; faisant ressortir dans ce rapide exposé la connivence constante des Anglais et des Hovas, pour détruire notre domination dans l'île, que les Sakalaves, au contraire, acceptent et recherchent. Il reproche aux missionnaires méthodistes anglais d'être des agents politiques et dirige contre eux de graves accusations.

Un coup d'œil rapide sur les derniers événements et sur le faible effectif de nos troupes d'occupation achève de démontrer que la soumission de l'île entière à la domination française serait une chose relativement facile, en s'appuyant sur les Sakalaves. La population hova n'entre, en effet, pour guère plus d'un quart dans la population totale. Et ici l'orateur nous raconte quelques-uns de ces merveilleux faits d'armes, qui accomplis sous d'autres latitudes auraient eu un immense retentissement. Dans un de ces combats, 125 Français et 90 Sakalaves, surpris par une troupe de 2 à 3,000 Hovas munis d'une batterie, se battent tout le jour avec la rage du désespoir, finalement mettent leurs ennemis en fuite et se donnent ensuite la satisfaction de compter les morts : il y en avait plus de 600. « Armez les Sakalaves ! » s'écrie M. Jollivet, et vous aurez raison des Hovas sans combat.

Il ne croit pas devoir terminer sans rappeler la fermeté avec laquelle M. Le Myre de Vilers, ancien sous-préfet de Bergerac, tient haut et ferme à Tamatave les couleurs françaises. C'est par son autorité morale qu'il a décidé le gouvernement de l'île à négocier le dernier emprunt à Paris et non à Londres, au grand dépit des résidents anglais. Avec un tel homme notre autorité ne peut que s'accroître et s'affermir. Il faut que les Hovas sachent bien que nos droits sont légitimes et que nous avons la force et la volonté de les faire respecter. Pour obtenir ce résultat, l'opinion publique doit s'intéresser à cette importante question et soutenir en tout et partout le résident français.

Enfin, pour clore cette intéressante causerie, M. Jollivet, d'accord avec sir Robert Farquhard, fait un magnifique tableau de cette position privilégiée qui peut faire de Madagascar le premier centre commercial de l'Afrique australe et de l'Inde. Il considère que la baie de Diégo-Suarez, où se trouve notre principal établissement, est un superbe bassin de 10 kilomètres sur 7, avec des profondeurs variant entre 8 et 15 brasses. La plus grande flotte du monde s'y logerait admirablement. Le rayon de protection d'une flotte étant ordinairement estimé à 500 lieues, celle qui stationnerait à Diégo-Suarez couvrirait de son influence toute la partie occidentale de l'océan Indien, barrant à la fois trois routes : du Cap à Aden, du Cap aux Indes, d'Aden à Melbourne. En cas de guerre, l'Angleterre aurait peu à compter,

Digitized by Google

pour arriver aux Indes, sur le passage de Suez qui pourrait être facilement obstrué. Avant d'atteindre Port-Saïd, elle aurait d'ailleurs à lutter contre un système de torpilleurs qui, entre Oran et Tunis, rendrait toute navigation impossible. Or, ce port si commode de Diégo-Suarez serait à l'abri de toute surprise, protégé qu'il serait par des travaux de défense à exécuter sur les îles de la Lune et de Diégo, placées justement en sentinelle à l'entrée de la baie. Le charbon abonde dans ces parages et le port s'en approvisionnerait facilement.

Madagascar peut donc et doit devenir une colonie française. Elle n'attend que des colons. Or, quoi qu'on ait dit, le Français est colonisateur, l'Anglais est avant tout dominateur. — On a tant parlé en France de l'extinction du paupérisme et des moyens d'y parvenir! Ici l'Angleterre nous offre un exemple qui serait peut-être à imiter : elle verse le trop plein de sa population indigente sur des terres éloignées, où ces colons par nécessité trouvent dans l'existence des douceurs que leur refusait la mère-patrie. Il existe à Paris une Société de colonisation pour Madagascar ; 2,600 demandes sont déjà inscrites ; il y en aura d'autres. Des bureaux de bienfaisance ont cru prendre les véritables intérêts de leurs clients en faisant des demandes en leur nom. C'est un bien à faire à nos semblables. C'est aussi un des moyens les plus simples d'accroître au loin l'influence française ; de donner à notre patrie une nouvelle et très importante colonie, la plus considérable à coup sûr par sa population de quatre millions d'habitants, son étendue qui dépasse celle de la France, surtout par sa position navale de premier ordre... (Acclamations prolongées.)

A l'issue de la conférence, le Bureau de la Société de géographie à offert un punch à M. Jollivet, dans le salon de l'hôtel des Voyageurs. Là, M. Jollivet a donné des détails piquants et peu connus qui ne pouvaient trouver place dans une conférence publique. Il a montré avec beaucoup de complaisance un grand nombre de vues photographiques de Madagascar, scènes, portraits, paysages, destinées aux projections qui accompagnent d'ordinaire ses conférences, et dont nous avons été privés, faute d'appareils convenables. M. Jollivet parlait la semaine dernière à Rouen, à Tourcoing ; il parlera demain soir à Bordeaux... La Société de géographie de Bergerac lui offre de nouveau l'expression de sa reconnaissance.

Le délégué,
LAPLACE.

Digitized by Google

SECTION CENTRALE

Séance publique du lundi 9 mai 1887.

Conférence de M. JOLLIVET, sur « l'Inde et ses routes ».

Présidence de M. le commandant BONETTI, vice-président.

La séance est ouverte à huit heures et demie du soir.

M. le Président présente à l'auditoire, qui est aussi nombreux que choisi, M. Jollivet, avocat, venu de Paris pour faire une conférence sur l'Hindoustan.

Après avoir rappelé l'attrait que l'Inde a de tout temps exercé sur les Européens, le conférencier esquisse rapidement la géographie physique de ce pays. L'Asie, comme l'Europe, se termine au sud par trois presqu'îles : l'Arabie, l'Hindoustan et l'Indo-Chine. Il y a également une certaine ressemblance dans la configuration des péninsules asiatiques et européennes. Pour ne parler que de l'Hindoustan, il est impossible de ne pas remarquer tout d'abord qu'il se compose, comme l'Italie, de deux parties très distinctes : l'une péninsulaire, l'autre continentale.

La presqu'île hindoustanique, de forme triangulaire, est entourée de montagnes : les Ghates à l'ouest et à l'est, les monts Windhya et Aravalli au nord. Des fleuves importants l'arrosent, qui, à l'exception du Tapty et de la Nerbuddah, vont se jeter dans le golfe du Bengale. Les principaux sont : le Mahannady, le Godavery, la Krichna et le Cavery.

Quant à la partie continentale, comprise entre le Dékan et la chaîne de l'Himalaya, elle renferme elle-même deux régions différentes séparées par le désert de Thurr. Ce sont : 1° les immenses plaines du Gange et du Brahmapoutre ; 2° celles de l'Indus et du Setledje. Tous ces fleuves sont alimentés par les pluies himalayennes qui sont fort abondantes.

Tel est le pays que les Anglais et les Français se disputèrent au XVIIIe siècle. C'est sous le règne de Louis XIV que la France fonda ses premiers comptoirs dans l'Hindoustan. Longtemps languissants après la mort de Colbert, nos établissements de l'Inde reprirent une activité triomphante après que la Compagnie des Indes se fut dégagée d'entre les débris du système de Law. Pondichéry, Chandernagor s'accrurent rapidement sous l'habile administration de Dupleix. Cet homme hardi et intelligent avait formé le projet de donner l'Inde à la France, et il y fût parvenu avec l'aide de sa femme, la *princesse Jeanne*, s'il avait été soutenu par le gouvernement. Les Anglais, effrayés de ses progrès, demandèrent et obtinrent son rappel (1754). Lally-Tollendal,

Digitized by Google

malgré tout son courage, fut vaincu par lord Clive, et l'empire que Dupleix avait fondé passa aux Anglais en 1763. Pondichéry, Karikal, Chandernagor et quelques comptoirs insignifiants restèrent seuls à la France.

Souveraine au Bengale, la Compagnie anglaise des Indes devait cependant trouver des adversaires redoutables dans la presqu'île même : les Mahrattes, et surtout le souverain du Mysore, Haïder-Ali. Celui-ci combattit seul les Anglais de 1767 à 1769, puis il recommença la lutte avec l'alliance des Français vers la fin de la guerre d'Amérique. Il mourut en 1783 et fut remplacé par son fils Tippou-Saïb. Héritier de la haine paternelle contre les Anglais, celui-ci continua la guerre, et périt en combattant dans Seringapatam (1799).

A cette époque, les possessions anglaises de l'Inde furent menacées par Bonaparte. La conquête de l'Egypte n'était dans sa pensée qu'une première étape vers l'Hindoustan. Arrivé au consulat, il reprit ses projets sur l'Inde anglaise et s'entendit à ce sujet avec le tzar Paul Ier. L'Angleterre trembla, la mort imprévue du tzar vint la délivrer de ses frayeurs. Plus tard, la Russie essaya bien de lui susciter des embarras, mais ses progrès en furent à peine retardés. Sa domination dans l'Inde, jusqu'alors indirecte, devint de plus en plus effective. Elle dépouilla ses alliés de leurs états ou les obligea à recevoir garnison et à payer tribut. En 1803, elle s'empara de Delhi, résidence du Grand Mogol. En 1814, elle commença contre la confédération des Mahrattes la grande lutte qui devait constituer son vaste empire des Indes. Depuis, elle s'empara successivement du Sindh (1843), du royaume de Lahore (1848), du Pendjab (1849), d'une partie de la Birmanie (1853) et de l'opulent royaume d'Oude (1856).

Au moment où l'Angleterre paraissait définitivement maîtresse de l'Inde, sa domination fut menacée par la révolte des cipayes (1857). Si elle se fût étendue au pays tout entier, l'insurrection aurait pu détruire à jamais l'autorité anglaise. Elle fut marquée par toutes sortes d'excès de la part des révoltés et, quant aux représailles des Anglais, elles ne furent pas moins affreuses. Ces abominations appelèrent du moins l'attention de la métropole sur les abus et les crimes de la Compagnie des Indes. Celle-ci fut supprimée, et le gouvernement direct de l'Inde fut transféré à la couronne. A partir de ce moment, les populations indigènes furent traitées avec plus de douceur et d'humanité. Le gouvernement anglais, surveillé par l'opinion publique, est d'une parfaite honnêteté dans ses rapports avec ses vassaux et ses sujets de l'Hindoustan. Il n'a d'ailleurs pas d'intérêt à mécontenter 260 millions d'indigènes qui le subissent sans l'aimer, et qui, un jour probablement, recouvreront leur complète indépendance.

D'ailleurs, l'Inde est-elle nécessaire aux Anglais? Elle ne leur rapporte pas énormément, elle leur crée des ennemis politiques

Digitized by Google

constants, et des voix se sont élevées en Angleterre pour protester contre la conservation de cet empire. Cette question est une de celles qui divisent le parti libéral et le parti conservateur.

Actuellement, l'Inde anglaise est gouvernée par un secrétaire d'Etat des Indes assisté d'un conseil colonial. Les questions secondaires sont réglées sur place dans les présidences de Bombay, de Calcutta et de Madras. Ces présidences sont divisées en provinces, et les provinces en districts. Les fonctionnaires forment plusieurs classes. Il y a les fonctionnaires assermentés recrutés en Angleterre après concours; les fonctionnaires non assermentés choisis parmi les Anglo-Indiens et les Indiens ayant reçu une éducation européenne, et les officiers placés auprès des souverains indigènes qui ont été maintenus dans les états vassaux.

Les revenus sont assis sur l'impôt territorial (550 millions), sur le monopole du commerce immoral de l'opium (250 millions), sur le sel (150 millions), sur les douanes (32 millions). Les douanes ne donnent presque rien, si on compare leur produit à ce qu'elles pourraient rapporter si les Anglais développaient le commerce indien. Ce commerce est d'environ 2 milliards 512 millions. Il se fait surtout par les quatre grands ports de Bombay, de Calcutta, de Rangoun et de Kouratchi.

Le commerce extérieur, s'il n'est pas important à l'heure actuelle, ne saurait manquer de s'accroître. Déjà l'exportation de quelques produits, le sucre, le coton, le thé, le riz et le blé, prend des proportions de plus en plus considérables.

L'industrie, presque nulle avant 1878, se développe assez rapidement. Elle a une certaine activité à Bombay, à Calcutta, à Madras et dans plusieurs autres villes.

L'Angleterre commence à comprendre à quelles conditions elle pourra tirer parti des richesses naturelles de l'Inde. Elle songe aux améliorations matérielles, elle développe les travaux publics. Un vaste réseau télégraphique a été construit à travers les jungles, les montagnes, les déserts, les forêts impénétrables, au prix de difficultés vraiment inouïes, car c'est un pays bien dangereux que l'Inde, où les serpents et les tigres font périr chaque année de 15 à 18,000 personnes.

Parmi les travaux publics les plus utiles qui ont été entrepris avec ardeur par les Anglais, il faut citer le système des irrigations, la construction de canaux destinés à conjurer les sécheresses habituelles sous ce climat brûlant et qui amènent d'épouvantables famines. On en a compté vingt et une depuis que les Anglais sont dans ce pays. Celle de 1878, particulièrement désastreuse, a causé la mort de dix millions de personnes. L'Angleterre envoya à cette occasion aux malheureux Hindous un secours de 120,000 francs!

Pour assurer la défense de l'Inde et y affermir leur domination, les Anglais ont construit des lignes ferrées qui relient Bombay

Digitized by Google

à Madras, Bombay à Kuratchi, Madras à Mahé, Bombay à Calcutta, et Calcutta à Peichaver par la vallée du Gange et Lahore.

Télégraphes et chemins de fer auront nécessairement pour effet, en rendant les communications plus fréquentes, de développer la civilisation moderne dans ce pays. Ils contribueront également à en rendre la défense plus facile. L'Inde est, en effet, menacée par la Russie qui la convoite afin de s'y créer un débouché comme ceux qu'elle possède sur l'océan Pacifique. Pour le moment, elle se borne à s'en frayer la route par ses possessions du Turkestan. Mais le conférencier prétend qu'un conflit est imminent. Quelle en sera l'issue? L'Inde restera-t-elle anglaise ou deviendra-t-elle russe? Il se peut qu'elle échappe aux belligérants, que les diverses nations qui s'y pressent prennent conscience de leur existence, et que, par leur union, elles puissent ressaisir leur indépendance.

Des projections viennent, à différentes reprises, mettre sous les yeux des auditeurs des vues de l'Inde ou de types indigènes pris dans les différentes classes de la population.

M. le Président remercie l'honorable conférencier et ajoute les félicitations du Bureau aux applaudissements chaleureux de l'assemblée.

La séance est levée à dix heures.

Le Secrétaire de service,
SARAZIN.

OUVRAGES REÇUS PAR LA SOCIÉTÉ

(POUR LES OUVRAGES DONT ON DÉSIRE UN COMPTE RENDU, ENVOYER DEUX EXEMPLAIRES.)

Baron E. de MANDAT-GRANCEY. *Chez Paddy*. Paris, Plon, 1887, in-18, 324 pages, avec dessins; 4 francs. — Paddy, c'est le surnom de l'Irlandais. M. de Mandat-Grancey, auquel on doit déjà deux agréables volumes sur les Etats-Unis, est allé observer en Irlande, l'année dernière, durant quelques semaines, la crise agraire irlandaise, son caractère et ses causes. Bien accueilli des deux côtés, il a conversé avec des chefs de la *Landleague* et reçu l'hospitalité chez des *landlords* et des *boycottés*. Depuis plusieurs années, on le sait, les fermiers irlandais ne paient plus guère le *landlord*, le propriétaire anglais, et si le propriétaire expulse le fermier, il est mis en interdit; il ne trouve plus ni fermiers, ni ouvriers, ni fournisseurs: c'est le *boycottage* organisé par la *Landleague*. De temps à autre, le *boycotté* reçoit des coups de fusil. M. de Mandat-Grancey, contrairement à l'opinion vul-

Digitized by Google

gaire, ne croit pas qu'il faille chercher dans la politique la vraie cause du mal ni le remède efficace, et il estime que les théories autonomistes chères à M. Parnell et à M. Gladstone n'auraient que des résultats impuissants, pour ne pas dire nuisibles aux intérêts de l'Irlande. Les malheurs de l'Irlande ont, d'après lui, une cause économique dont les effets, qui commencent à se faire sentir dans de nombreuses parties de l'Europe, sont surtout sensibles dans un pays comme l'Irlande, au sol pauvre, à la population surabondante ; le prix des produits de la culture a baissé, et avec lui doivent baisser le taux des fermages et la valeur de la terre. « Comment se dénouera cette crise? Le plus simplement » du monde, j'en suis convaincu... Les fermages subiront, comme » dans le reste de l'Europe, une énorme diminution, et l'agri- » culture disparaîtra presque entièrement pour faire place à » l'élevage. » — Ecrit avec entrain, abondant en observations, l'ouvrage de M. de Mandat-Grancey donne de fort intéressants détails, non seulement sur l'état de la propriété, mais encore sur la vie et les mœurs de la population irlandaise et sur le rôle du clergé irlandais dans la crise actuelle.

Un fonctionnaire du Céleste Empire. *Journal d'un mandarin. Lettres de Chine et documents diplomatiques inédits.* Paris, Plon, 1887, in-18, vii-310 pages; 3 fr. 50. — Ce *fonctionnaire du Céleste Empire* s'exprime, dans la préface, comme s'il était Chinois et, dans le texte, comme s'il était Français. Il cite du latin et parle la langue des journalistes. Son œuvre comprend surtout des lettres adressées de Shanghaï au *Journal des Débats* en 1885 et en 1886, plus quelques articles sur les négociations de la France avec la Chine durant ces dernières années. L'affaire du Tonkin, voilà le lien de tout l'ouvrage, et la raison des débats diplomatiques, des susceptibilités chinoises, des bons ou des mauvais offices européens dont notre *mandarin* fait le récit piquant.

Émile Petitot, ancien missionnaire. *Les Grands Esquimaux.* Paris, Plon, 1887, in-18, vi-310 pages, avec gravures et carte; 4 francs. — M. Petitot, missionnaire catholique français, a séjourné vingt et un ans dans l'Amérique du Nord britannique, et le plus souvent dans les régions du cercle polaire. Il a publié, dans de nombreux recueils, des travaux sur les pays qu'il a visités. Aujourd'hui, il nous donne la relation détaillée de ses rapports avec un des peuples qu'il a connus, les Grands Esquimaux. D'une taille moyenne ou au-dessus de la moyenne, les Innoïts occidentaux, ou Grands Esquimaux, se distinguent des Esquimaux plus petits des îles, du Labrador et du Groenland. C'est tout près de l'océan Glacial, dans la vallée inférieure et dans le delta du Mackenzie, dans la vallée de l'Anderson qui dirige ses bras, à l'est dans la baie Liverpool, à l'ouest vers l'embouchure du Mackenzie, que M. Petitot a visité les Grands

Digitized by Google

Esquimaux. Il commençait ses excursions parmi eux en 1865; il les a revus à plusieurs reprises jusqu'en 1877.

L'ouvrage de M. Petitot est un document important, non seulement par les notions géographiques qu'il renferme au sujet de régions fort peu connues, mais surtout par la description de la vie et des mœurs des habitants. Cette relation prouve une fois de plus que l'état de nature n'est pas l'état d'innocence. Vêtus de peaux de bêtes frangées de poils, affublés de dépouilles d'oiseaux, déchirant à belles dents le lard de baleine et humant l'huile de phoque, les Grands Esquimaux sont irascibles, superstitieux, débauchés, voleurs, sanguinaires. Ils savent, d'ailleurs, respecter l'hôte qui s'est confié à leurs cabanes de neige, surtout si l'étranger a, comme M. Petitot, laissé de côté tout appareil belliqueux et s'il trouve dans le sentiment du devoir et l'énergie du caractère cette force morale qui impose l'estime et qui vaut mieux que les armes.

Tibulle Hamont. *La fin d'un empire français aux Indes sous Louis XV. Lally-Tollendal.* Paris, Plon, 1887, in-8°, IV-328 pages, avec deux cartes; 7 fr. 50. — Le XVIIIe siècle a connu, en matière coloniale, le conflit de deux systèmes, celui de l'expansion et celui de la concentration. M. Hamont se prononce pour le système de Dupleix et de Bussy et contre le système de Lally. Dans son ouvrage rempli de faits, M. Hamont a mis d'ailleurs en complète lumière les vertus de Lally, loyauté, bravoure, audace intelligente. Lally n'était peut-être pas un habile homme; il est pourtant une politique qu'il a toujours observée, la politique des mains nettes. Lally a voulu être un soldat et rien de plus.

J. Gebelin.

Le *Bulletin* de la Société royale belge de géographie (Bruxelles), mars-avril 1887, a emprunté à notre *Bulletin*, sans le citer, diverses notes géographiques : *Le nombre des étrangers en France. Canal de Suez, mouvement maritime; navigation de nuit.* (Comparer le *Bulletin* précité, pages 178, 190, et notre *Bulletin* du 7 mars 1887, pages 154, 155.)

Le Gérant : **J. MANÈS.**

Digitized by Google

MOUVEMENT COMMERCIAL DU PORT DE BORDEAUX

PENDANT LES TROIS PREMIERS MOIS DE 1887.

IMPORTATIONS (COMMERCE GÉNÉRAL).		
Arachides et graines oléagineuses	4,297,241	kilog.
Bois communs — bruts ou équarris	702	les 0/00 k.
Bois communs — sciés	3,934	les 0/00 k.
Bois communs — merrains	6,266,073	pièces.
Bois exotiques	7,070,090	kilog.
Cacao	833,633	—
Café	1,648,578	—
Céréales (grains)	165,285	quintaux.
Coton en laine	9,068	kilog.
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs	3,859,282	litres.
Fer, fonte et acier	1,892,297	kilog.
Gommes pures exotiques	439,039	—
Guano	»	—
Guinées des Indes	»	pièces.
Houille crue ou carbonisée	1,122,827	quintaux.
Huiles fixes pures	456,994	kilog.
Indigo	64,817	—
Laines	420,940	—
Peaux et pelleteries brutes	5,779,485	—
Poissons salés	6,721,178	—
Riz en grains ou en paille	982,169	—
Sucres bruts	1,398,838	—
Tissus, passementerie et rubans de laine	33,948	—
Vanille	9,410	—
Viandes salées	344,300	—
Vins	64,558,222	litres.

EXPORTATIONS (COMMERCE GÉNÉRAL).		
Bois communs — bruts ou équarris	6,744	les 0/00 k.
Bois communs — sciés	1,242	les 0/00 k.
Café	117,579	kilog.
Céréales (grains et farine)	9,850	quintaux.
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs	2,384,600	litres.
Fer, fonte et acier	5,802,285	kilog.
Fruits de table secs, frais, tapés ou confits et fruits oléagineux	4,496,070	—
Gommes pures exotiques	399,142	—
Huiles fixes pures	1,810,572	—
Indigo	2,441	—
Laines	316,075	—
Légumes secs et leurs farines	230,628	—
Liège ouvré	97,203	—
Machines et mécaniques	97,983	francs.
Outils et ouvrages en métaux	1,263,613	kilog.
Peaux et pelleteries brutes	1,018,593	—
Peaux préparées et ouvrées	211,108	—
Poissons salés	6,238,866	—
Poteries, verres et cristaux	7,770,434	—
Résines indigènes	1,315,732	—
Riz en grains ou en paille	633,807	—
Sucres bruts et raffinés	530,394	—
Tartrates	827,535	—
Tissus, passementerie et rubans de laine	265,814	—
Tourteaux	2,110,125	—
Viandes salées	78,605	—
Vins	29,744,598	litres.

Digitized by Google

OBSERVATOIRE ASTRONOMIQUE DE BORDEAUX

(STATION DE FLOIRAC)

Observations météorologiques d'Avril 1887.

DATE	ÉTAT ATMOSPHÉRIQUE A 9 HEURES DU MATIN						TEMPÉRATURE	
	PRESSION	TEMPÉR.	HUMID	CIEL	VENT	PLUIE	MINIMA	MAXIMA
	mm	°				mm	°	°
1	746,97	8,1	88	couvert.	S.-S.-W. modéré.	2,4	3,1	10,7
2	48,17	5,6	72	très nuageux.	E.-N.-E. faible.	9,9	2,0	10,7
3	52,32	8,1	71	presque couvert.	N.-E. faible.	0,6	4,9	16,7
4	51,64	14,4	69	peu nuageux.	S.-E. faible.	0,0	9,0	20,0
5	43,69	11,3	85	presque couvert.	S.-W. très faible.	4,4	6,9	13,1
6	45,21	6,0	78	très nuageux.	N.-N.-W. très faible.	2,7	2,0	11,1
7	43,34	5,3	92	couvert.	N.-N.-W. faible.	10,8	3,9	6,9
8	51,74	7,1	91	couvert.	N.-N.-W. très faible.	0,0	5,8	11,3
9	54,28	8,8	80	couvert.	N.-N.-E. t. faible.	0,0	6,3	14,0
10	53,09	11,4	70	beau.	N.-N.-E. t. faible.	0,0	3,6	17,3
11	51,90	11,8	85	presque couvert.	S.-E. modéré.	0,0	5,3	20,3
12	55,74	13,7	71	peu nuageux.	S.-E. faible.	0,6	8,6	17,7
13	55,75	11,8	79	presque couvert.	S.-E. t. faible.	3,5	9,8	17,6
14	56,29	11,2	79	très nuageux.	N.-N.-W. calme.	1,1	7,0	13,5
15	64,14	5,6	65	peu nuageux.	N.-E. t. faible.	3,0	—0,1	9,0
16	65,87	6,9	53	très nuageux.	N.-N.-E. faible.	0,0	0,2	11,7
17	67,79	5,6	48	très beau.	N.-N.-E. modéré.	0,0	—1,0	10,2
18	63,50	5,7	46	beau.	N. faible.	0,0	0,2	12,7
19	63,28	9,3	49	beau.	N. très faible.	0,0	1,7	18,0
20	59,57	12,9	46	presque beau.	E.-N.-E. t. faible.	0,0	5,6	20,4
21	53,33	12,1	40	presque couvert.	N.-N.-E. calme.	0,0	7,8	21,9
22	53,07	10,5	69	très nuageux.	N.-N.-W. très faible.	0,0	5,3	19,2
23	49,34	12,4	80	peu nuageux.	S.-S.-W. très faible.	0,0	3,4	18,9
24	49,87	9,6	89	couvert pluie.	S.-W. faible.	1,0	9,1	15,8
25	55,24	14,0	65	très nuageux.	W.-S.-W. calme.	0,0	4,3	16,9
26	61,09	11,3	61	très nuageux.	N.-N.-W. très faible.	1,7	4,9	16,1
27	60,58	13,2	68	couvert.	S.-W. très faible.	0,0	6,3	19,3
28	53,52	17,7	57	très nuageux.	E.-S.-E. t. faible.	0,0	8,9	24,0
29	52,98	14,7	82	très nuageux.	S.-E. faible.	0,7	8,6	24,3
30	51,49	14,9	88	presque couvert.	S.-E. faible.	1,3	12,1	23,7

Bordeaux. — Imp. G. GOUNOUILHOU, rue Guirande, 11.

Digitized by Google

LES RÉSULTATS GÉOGRAPHIQUES DE LA SEPTIÈME CAMPAGNE DU HAUT-FLEUVE 1886-1887 (1)

EXPÉDITION DU DIAKA

Le marabout Mamadou Lamine, arrivé de Ségou en 1886, avait soulevé contre l'autorité française toutes les populations musulmanes du Haut-Sénégal. Comme toujours, la religion n'était qu'un prétexte; l'ambitieux faux prophète rêvait le pouvoir suprême d'un état soninké qu'il voulait fonder sur les rives du Sénégal et qui, de la Gambie au sud, se serait étendu au nord jusqu'aux confins des pays maures. L'audacieux chef religieux eût peut-être réussi, sans la défense énergique de Bakel et les colonnes du lieutenant-colonel Frey et du commandant Combes, qui le repoussèrent dans le sud jusqu'au delà de Sansandig.

Malgré ses échecs, Mamadou Lamine avait conservé un tel prestige que, quelques mois après, il réunissait une nouvelle armée et venait fondre sur le Boundou. Il s'emparait d'Omar Penda, le roi du pays, et lui faisait trancher la tête. Ces rapides succès le portèrent à attaquer Sénoudébou, gardé par un détachement de tirailleurs commandé par M. Yoro Coumba, sous-lieutenant indigène. Ses bandes vinrent se briser contre nos fusils à tir rapide et, vaincu de nouveau, il dut se retirer à Diannah, dans le Diaka.

A l'arrivée du lieutenant-colonel Gallieni, le marabout avait reconstitué ses forces et il se préparait avec deux colonnes à marcher d'une part sur le Boundou et Bakel, et de l'autre à passer par Médine pour aller, dans le Diafounou, opérer sa

(1) Nous groupons sous ce titre diverses notices écrites sous la tente, par une chaleur de 44 degrés, et qui nous sont récemment parvenues du Soudan occidental français. Nous les recommandons vivement à nos lecteurs. Ce sont d'importantes primeurs géographiques. Il suffit de comparer ces notices avec les cartes les meilleures et les plus récentes pour voir qu'elles augmentent considérablement l'étendue de nos connaissances.

Digitized by Google

jonction avec son fils retiré à Gouri avec tous les Soninkés du nord. Le faux prophète ne dissimulait pas son projet de réduire à néant l'influence française et de reprendre le programme de domination qui avait échoué dans la campagne précédente.

La situation était grave: la campagne commerciale de 1886 était perdue, celle de 1887 était menacée; tout le haut pays pouvait être mis de nouveau à feu et à sang.

Bien que la position géographique de Diannah fût inconnue et que l'accès en fût considéré comme très difficile, le lieutenant-colonel Gallieni résolut d'aller chercher le marabout jusque dans ses retranchements. Deux colonnes parties simultanément d'Aroundou, près Bakel, et de Diamou, dans le Natiaga, se dirigèrent sur le Diaka. La première, commandée par le lieutenant-colonel, marcha vers le sud, tandis que la deuxième, sous les ordres du commandant Vallière, allait vers l'ouest. Les deux colonnes jetant l'épouvante devant elles se rejoignirent à date fixe, le 25 décembre 1886, sous les murs de la capitale de Mamadou Lamine, sans autre combat que quelques coups de canon tirés à Saroudian. Le faux prophète, affolé par cette double marche, à laquelle il était loin de s'attendre, s'était enfui lâchement avec quelques centaines de partisans, abandonnant à nos coups toutes les populations qui l'avaient soutenu. Une colonne volante, après trois jours de marches forcées, atteignit son arrière-garde sur la rive droite du Niéri et lui tua une trentaine d'hommes. Le marabout, forcé dans sa retraite, put néanmoins gagner le Niani, à très courte distance du poste anglais de Mac-Carthy. Il était pour longtemps hors d'état de nuire à notre colonie.

Les opérations militaires étaient terminées, mais le lieutenant-colonel Gallieni mit à profit cette campagne pour porter le protectorat de la France très au loin vers le sud, et en même temps il fit parcourir le pays par des officiers qui, tout en étendant notre influence, devaient lever la carte du pays.

MM. Fortin et Lefort levèrent le Niéri et le Boundou.

M. Quiquandon fit la carte du Tiali et du Bambouck nord, M. Reichemberg parcourut la Haute-Falémé, le Konkadougou, le Bafing et le Bambougou; enfin M. le capitaine Oberdorf fut envoyé dans le Niokolo, le Diallon-Kadougou, Dinguiray, avec ordre de rentrer à Kita.

Digitized by Google

De vastes régions comprises entre le Sénégal, le Niger, le Tankisso et la Gambie, et sur lesquelles nous n'avions que d'obscurs renseignements, seront désormais connues au point de vue politique, commercial et géographique.

Les notices ci-jointes sont des résumés de quelques-uns de ces travaux et, au fur et à mesure que les notes des officiers seront mises en ordre et les cartes dressées, nous les ferons parvenir à la Société de géographie de Bordeaux qui s'est toujours si vivement intéressée à notre colonie du Sénégal et à l'expansion française dans le Soudan.

Kita, le 20 mars 1887. *Le Chef de bataillon,*

VALLIÈRE.

NOTICE SUR LE TIALI

I. — **Description géographique.** — Le Tiali (pays des marais), traversé dans sa plus grande largeur par la deuxième colonne, s'étend sur la rive gauche de la Falémé entre le Boundou au nord, le Diaka à l'ouest, le Badou au sud et le Bambouck à l'est.

Son territoire, placé à cheval sur les collines formant la ligne de partage des eaux entre le bassin de la Gambie et celui du Sénégal, présente deux aspects distincts :

1° La région montueuse, à l'est du méridien de Goulouga, se compose d'ondulations assez désordonnées, d'un faible relief, couvertes de broussailles, d'arbres assez élevés, avec quelques vastes clairières arides dont le sol est garni de pierres roulantes et de gravier ferrugineux. Ces hauteurs sont peu fertiles. Cependant elles laissent entre elles des fonds occupés par des ruisseaux ou des marais dont les abords présentent une végétation intense et verdoyante. La terre végétale de ces fonds se prêterait à toutes les cultures.

2° A l'ouest du méridien de Goulouga, les terrains sont bas et marécageux sur la plupart des points. La végétation y est belle; on traverse de véritables futaies, des terres cultivables à l'infini, surtout sur les bords de la Falémé. Une population nombreuse pourrait y vivre aisément de la culture, de l'élevage

Digitized by Google

du bétail, de la coupe réglée de ses forêts, de la récolte du miel, de la chasse, de la pêche, etc., etc.

II. — **Population.** — Malgré sa fertilité relative, le Tiali est peu peuplé. C'est une remarque à faire, dans presque tout le Soudan, que les terrains les meilleurs sont souvent les plus déserts. Il faut en voir la cause dans le défaut de sécurité. Les vallées, les plaines où la circulation est facile, deviennent des chemins d'invasion parcourus par les chefs guerriers qui, à la bonne saison, viennent y razzier leurs voisins plus faibles. Les populations paisibles fuient dès lors les territoires trop accessibles aux colonnes de pillards et se réfugient dans les pays accidentés où la terre est moins féconde, la vie plus précaire, mais aussi entourée de plus de garanties. Voici quels sont les villages du Tiali et leur population approximative :

NOMS des villages.	NOMS des chefs.	POPULATION approximative.
Fatandig	Ba Gueye	100
Goulouga	Oumar Kalidou	250
Kidivoual	Diènebé	100
Dalafine	Karim Suleyman	400
Maramaçita	Tilo	40
Kamaga	Dépend de Dalafine	»
Sâmé	Amadou Amady	250
Niossonkô	Mamadou Bodotwol	450
Gouni-Fara	Amady Diouldé	100
Kofadou	Billot	100
Kippi	Baïla	250
Belipouri	Sadio	100
Demba-Laldé	du nom du village	5
Denedoudi	Abibou	200
Fatako	Diouba Irou	900
Kotié	Sory Gambalory	300
Gangali	Maka	200
Sétiou-Sèga	id.	400
Sétiou-Mari-Ciré	id.	40
Total		4,185

Digitized by Google

III. — **Ethnographie.** — La population la plus ancienne est composée de Mandingues, branche malinkée. C'est d'ailleurs la langue malinkée qui est parlée le plus généralement. Il y a six générations (deux cents ans peut-être), une tribu peule se détacha de la grande invasion de la vallée du Sénégal et vint conquérir le Tiali. Le roi de cette tribu, un des aïeux du chef actuel de Dalafine, Karim Suleyman, s'établit dans le pays. Ces Peuls sont de la tribu des Déniankés qui occupent encore le Damga central.

Contrairement à ce qui se passe le plus souvent, la race conquérante et supérieure des Peuls n'a imposé au Tiali ni ses mœurs, ni sa religion, ni sa langue. Les Mandingues ont plié sous le joug, mais ont résisté à la civilisation, peu avancée d'ailleurs, de leurs maîtres. Les Peuls ont conservé la suprématie politique, mais se sont mélangés avec leurs nouveaux sujets, et aujourd'hui, à part quelques familles restées pures de toute mésalliance, leur type s'est abâtardi. Aussi, bien que chacun dans le Tiali se dise Peul, il faut ranger cette population parmi les Mandingues. Certes, la famille de Karim de Dalafine, le chef le plus influent du pays, est restée d'une rare beauté, mais elle parle malinké et, chose étrange, dans les jours de détresse qu'elle vient de traverser, elle a agi comme les anciens habitants, et s'est tournée plus volontiers vers les frères Mandingues en leur demandant abri pendant la double invasion de Mamadou Lamine et des Français.

IV. — **Situation politique.** — Lorsque le Boundou a été tenu par des chefs énergiques et intelligents, notamment sous Boubakar Saada, le Tiali n'a été qu'une province du Boundou, razziée annuellement par ses maîtres.

En 1886, quand Mamadou Lamine tenta son coup de force contre nos comptoirs, qu'il fut refoulé par les colonnes françaises, il se rabattit sur le Diaka et des bandes de ses partisans envahirent le Tiali. Les Peuls et les Mandingues du Tiali, vivant, par villages isolés, sous l'autorité toute nominale de Karim Suleyman, ne pouvaient résister; ils se dispersèrent. Les uns gagnèrent les bois où ils vécurent à la grâce de Dieu,

Digitized by Google

les autres, comme Karim, gagnèrent le Bélédougou qui leur donna l'hospitalité. Mamadou Lamine n'obtint pas leur soumission et lorsque, rêvant la succession de Boubakar Saada, il revint sur Sénoudébou, les gens du Tiali ne le suivirent pas. Il faut, comme toujours, faire des exceptions : Kippi, par exemple, passe pour avoir accepté l'autorité du marabout et, d'autre part, quelques jeunes gens avides d'aventures et de butin prirent leur fusil et suivirent le mouvement. Mais, d'après les avis recueillis, les anciens du pays, la nation proprement dite, restèrent en dehors de l'action du faux prophète.

Durant l'hivernage de 1886, pendant que le marabout, repoussé de Sénoudébou, s'installait à Diannah, envoyant de tous côtés ses fidèles à la recherche de contingents pour une nouvelle levée de boucliers, les habitants du Tiali, dévorés par la crainte, laissèrent leurs villages déserts, vivant misérablement dans les forêts et à l'étranger. Ils ne firent aucune culture et la désolation plana sur ce pays.

La deuxième colonne française trouva en décembre le pays ruiné et désert. Dans sa marche en avant, elle ne reçut aucune marque de soumission et ne rencontra pas un habitant. Ce n'est qu'après la fuite précipitée du marabout et à notre retour que les jeunes gens du pays vinrent prendre langue avec l'autorité française. Si la colonne eût pu séjourner longtemps au delà de la Falémé, elle aurait assisté au repeuplement des villages, mais il fallait rentrer.

Le capitaine commandant donna rendez-vous pour le 8 janvier, à Bountou, à tous les chefs que l'on pourrait rencontrer et ramener.

V. — **Traité avec le Tiali.** — Le 8 janvier, Karim Suleyman, chef de Dalafine, et roi nominal du Tiali, vint à Bountou, suivi de cinq à six chefs de village. Il arrivait à marche forcée de Mamakana, dans le Bélédougou. Ce chef intelligent vint chaudement remercier les Français de leur intervention victorieuse dans les affaires de son pays. Il ne cacha pas le mépris que lui inspirait Mamadou Lamine, si arrogant dans le succès, et s'enfuyant lâchement devant des

Digitized by Google

adversaires résolus. Il signa avec empressement le traité dont le texte avait été donné par le lieutenant-colonel Gallieni, commandant le Soudan français, et prit l'engagement solennel de procéder à la prompte réinstallation de ses villages, et de repousser au besoin par la force les partisans de Mamadou Lamine, s'ils se représentaient.

Doit-on compter d'une façon absolue sur ces engagements? Oui et non. Oui, car l'influence du marabout est véritablement abattue et sa faiblesse a été mise à jour; oui, car les Français jouissent d'un immense prestige dû à la supériorité de leur force, de leur modération et de leur justice.

Non, parce que le Tiali a été fortement ébranlé, que les faibles liens qui unissaient les villages confédérés ont été rompus, et que Karim Suleyman n'aura peut-être pas l'autorité nécessaire pour sa reconstitution en petit corps de nation. Non, enfin, car le Tiali, très éloigné de nos postes, n'aura qu'un écho de notre influence et croira pouvoir par instants s'affranchir des clauses du traité qui l'obligent à respecter le libre passage des caravanes.

Nous ne pouvons à cet égard exposer que des conjectures, mais n'assistons-nous pas dans le Soudan à la lenteur des progrès de notre civilisation, et n'avons-nous pas le droit de penser qu'il s'écoulera bon nombre d'années avant de voir ces populations arriérées prendre au pied de la lettre des engagements consentis par traité, alors surtout que la mauvaise foi semble être une des caractéristiques de la race mandigue?

NOTICE SUR LE BAMBOUCK

I. — Le Bambouck, contrairement à l'opinion généralement admise, n'a jamais, à aucune époque, constitué un royaume unique. Cette supposition d'un royaume du Bambouck a été acceptée longtemps sans être, à notre avis, vérifiée sérieusement;

Digitized by Google

on l'a inscrite dans maints ouvrages sur les hauts-pays sénégalais, et enfin elle a été consacrée officiellement dans le traité de 1858, où « Bougoul, chef de Farabana et de Niagala », est qualifié de « descendant des anciens rois du Bambouck ».

Après nous être livré à une véritable enquête sur cette question, qui n'a d'ailleurs qu'un faible intérêt historique, nous avons acquis la certitude que le Bambouck n'est que le nom d'un territoire sans frontières bien déterminées, sur lequel sont disséminées diverses tribus mandingues, divisées en confédérations plus ou moins importantes, et reliées entre elles par le sentiment vague d'une communauté de race.

Aucune de ces confédérations n'a actuellement une suprématie réelle; les plus riches, les plus nombreuses ou les plus guerrières jouissent d'un prestige plus grand, mais aucune d'entre elles ne tient les autres sous sa domination. Ainsi, la confédération qui, en ce moment, jouit d'un semblant de suprématie, est celle du Bambougou, capitale Gagué, et dont le chef est Gara. « Gara, disent les habitants du Bambouck, est le » plus puissant d'entre nous, il est maître du Bambougou et lui » seul peut organiser une expédition militaire, mais il n'est pas » notre chef. Peut-être le suivrions-nous, peut-être ne le sui- » vrions-nous pas. »

N'ayant pas vu le Bambougou, je ne puis préjuger de sa force que je crois exagérée par le bruit public, mais il est certain qu'aucune des autres confédérations n'est en état de sortir en armes de son territoire pour aller réduire un voisin. D'ailleurs, sur le territoire même de chaque confédération, les villages sont loin d'avoir entre eux l'entente nécessaire à une action commune; souvent même tel village aura des intérêts et des alliances plus étroites avec un village de la confédération voisine que dans la sienne propre. Cette inconséquence apparente s'explique par le fait que les mêmes tribus mandingues peuplent des confédérations différentes. En un mot, les frontières des territoires ne coïncident pas avec celles des tribus. Ainsi, les Koromagos sont dans le Niambia, une partie du Niagala et du Tambaoura; de même, il y a des Kamanas un peu

Digitized by Google

partout; enfin les gens de Koba, qui sont de la tribu régnante à Kakadian, sont du territoire de Makana, etc.

L'invasion peule a, comme dans le Tiali, pénétré dans le Bambouck, mais elle y a laissé moins de racines; l'élément mandingue (branche malinkée) y domine complètement. Les Peuls, en général, n'aiment guère les montagnes, et le Bambouck est assez montagneux. Cependant les races peules du Bambouck se sont créé une place à part en apportant dans le pays leurs connaissances de l'élevage du bétail; grâce à leur influence et à leurs leçons, on rencontre de loin en loin quelques beaux troupeaux; chaque village a le sien.

II. — Le Bambouck présente deux régions bien distinctes : une région montagneuse commençant sur les bords du Sénégal, affectant la forme régulière d'un massif rectangulaire, limité par des falaises verticales variant de 50 à 200 mètres d'élévation. Des vallées d'érosion, des échancrures coupent ces falaises en laissant debout des monts aux formes les plus pittoresques. De ce massif sortent des rivières se dirigeant : au nord et au nord-est vers le Sénégal, à l'est vers le Bafing, et au sud et à l'ouest vers la Falémé.

Une région plus basse est comprise entre les falaises du massif montagneux et les bords de la Falémé, et se poursuit au sud entre ce cours d'eau et le Bafing. Cette région n'est véritablement en plaine que sur les bords de la Falémé; elle ne tarde pas à se relever en ondulations assez accentuées jusqu'au pied des falaises du plateau montagneux.

Ces deux régions diffèrent beaucoup d'aspect et de valeur dans leurs produits.

La région montagneuse est loin d'être stérile. Certes, les vastes plateaux pierreux à végétation rabougrie couvrent les plus grandes surfaces; mais rien n'égale la fertilité des vallées d'érosion dont les fonds arrosés présentent de grandes profondeurs de terre végétale. Il n'y a peut-être pas dans tout le Soudan un point pouvant rivaliser avec la vallée de Tinké qui appartient au Natiaga, mais est encastrée dans le massif du Bambouck. Ni le pittoresque du paysage, ni la fécondité du sol ne man-

Digitized by Google

quent à ce coin de terre. Il n'est pas rare non plus de trouver, dans les pentes du massif montagneux, des surfaces plantées d'arbres de haut jet pouvant fournir de bons matériaux de construction. Le Tambaoura présente beaucoup de lianes à caoutchouc, mais il y a, sur cette question, à faire l'éducation des indigènes, qui ignorent la récolte de ce produit industriel. Cependant, il nous a été donné d'en voir chez eux un emploi inattendu : l'extrémité des baguettes de leurs tambours était munie d'une boule de caoutchouc. Enfin, c'est au pied des falaises du Niagala, du Tambaoura et du Diébédougou que se trouvent les mines d'or les plus abondantes.

La région basse est incontestablement supérieure à la première. Les terrains propres à l'agriculture y abondent, les villages pourraient y élever des troupeaux à l'infini, et les bords de la Falémé, magnifique rivière poissonneuse au delà de toute idée, sont d'une fertilité telle qu'ils pourraient nourrir une population des plus pressées; sur les points cultivés, on fait jusqu'à trois récoltes consécutives de mil ou de maïs, et les deux premières sont très abondantes. Mais là encore, comme dans le Tiali, comme dans la plus grande partie du Soudan, les rives verdoyantes de la Falémé, longées de chemins faciles, sont abandonnées en grande partie. Il suffit de jeter les regards sur la carte pour remarquer que les groupements principaux des populations se sont effectués dans les montagnes, ou aux abords, tandis que le littoral de la rivière ne présente que des localités éparses peu importantes, ou des ruines désertes. Sansandig, par exemple, environné de terres d'une fécondité incontestable, est une ruine, par cela même que l'on y retrouve le meilleur gué du pays, le point de passage le plus accessible. Or, le Malinké ombrageux, craintif, faible et défiant ne tarde pas à délaisser un pays trop parcouru, pour se transporter avec ses biens dans le voisinage des roches où il trouve un refuge assuré contre les invasions.

III. — Les divers états ou confédérations sont :

1° **Le Niagala.** — Le Niagala couvre la partie nord-ouest du Bambouck, et confine au Boundou et au pays de Galam. Il

Digitized by Google

est séparé de la Falémé par le Makana. La tribu malinkée la plus nombreuse est celle des Koromagos, mais on y trouve des fragments d'autres tribus, des Kassonkés, quelques Peuls et de rares Soninkés. Le Niagala est riche par ses troupeaux, ses vastes cultures très remarquables, surtout vers Sadiola, et enfin par son or. Placé dans le voisinage du poste de Médine, la route principale de nos comptoirs vers le Niocolo et le Fouta-Djallon le trouve du nord au sud, en passant par Sirémana, Sadiola et Kantella. Grâce à cette route, le mouvement commercial est assez actif, et les caravanes, en dehors de certains petits tributs perçus par les chefs d'une façon assez arbitraire, ne sont pas molestées. La population de ce pays se considérait comme sujette des Français depuis longtemps, et une de nos surprises a été le peu de rapports officiels entretenus avec les chefs par les commandants de Médine. Le Niagala peut être régi directement, quand l'administration le voudra, par les chefs de nos postes.

Les mines d'or de Sadiola sont considérées comme très abondantes; leur rendement serait bien supérieur à celui de Kéniéba et de Diokéba, et égal au rendement des mines célèbres du Diébédougou. Je dois, à propos des mines d'or, faire ressortir une singularité concernant les usages établis dans le Bambouck.

Les mines n'appartiennent pas aux propriétaires du sol. Tout le Bambouck, et c'est sur cette question que l'on trouve quelque unité, a le droit de participer à leur exploitation qui est loin d'être libre. Chaque année, à des époques presque invariables (février, mars, avril), et qui font l'objet d'une décision des anciens, les mineurs se transportent par régions déterminées vers les chantiers qui leur sont affectés. Tout Malinké de la région qui veut y travailler est reçu et le produit de ses recherches lui appartient. Il existe quatre grands ateliers auxquels correspondent, pour ainsi dire, quatre arrondissements miniers : celui de Sadiola, des chutes de Bountou, de Diokéba, et du Diébédougou. Indépendamment de ces grands chantiers, certains villages ajoutent à leur

Digitized by Google

richesse aurifère l'exploitation de petites mines situées sur leur terrain. C'est ainsi que Koropoto, qui va laver les sables aux chutes de Bountou, possède encore des mines particulières qui sont sa propriété exclusive; elles m'ont semblé d'ailleurs fort négligées. Il serait curieux d'établir d'un façon précise cette manière de législation minière, la seule, je le répète, qui m'ait paru respectée de tout le monde.

La capitale du Niagala est Sadiola, et le chef nominal du pays, Sarafine, y habite. Voici les villages qui composent cette confédération :

NOMS des villages.	NOMS des chefs.	POPULATION approximative.
Kakadian	Sadio Madi	600
Borokoné	Madi Niakalé	350
Sadiola	Sarafine	500
Koussili	Kamadi	150
Siremana	Diéna-Madi	1,500
Kéniéba	Kane Moussa	20
Diangounte	Sokna Mamadou	100
Koropoto	Fenda Madi	250
Kantella	Penda-Moussa	250
Sékokoto	Tamba	120
Mandange-Koto	Maré Cira Toumané	60
Tabakoto	Naré Mamadou	60
Kamago	Kamady	50
Tintiba	Bandio Sambou	300
Dirola	Naré Makana	50
Total		4,360

2° **Le Makana.** — Cette confédération longe les rives de la Falémé, sur une longueur de 60 à 75 kilomètres. Elle devrait être la plus belle et la plus prospère du Bambouck, alors qu'elle est une des plus faibles. J'ai exposé plus haut les raisons qui font déserter par les Malinkés les bonnes terres au profit des régions montagneuses. La capitale de ce petit état est Kossou-

Digitized by Google

Kò ou Makana. Le chef est Alagui Guèta, vieillard impotent. Si le chef du Makana était plus jeune et plus actif, il pourrait, dans son pays, réaliser une certaine unité, car presque tous les chefs de village sont ses fils. La famille régnante est désignée sous le nom de Guèta, que je crois une altération de Kéïta, tribu qui occupe le Kita, Niagassola et le Manding. Ils conviennent d'ailleurs d'une parenté d'origine.

Le Makana a eu deux villages dévastés cette année par une colonne de Mamadou Lamine, qui a franchi la Falémé à Farabana, avant la hausse des eaux. La haine contre le marabout y est très grande et partout le traité de protectorat a été signé avec empressement.

Le Makana, outre les mines particulières de Kossou-Kò, possède des lavages d'or en aval de Bountou, lavages où se rendent également les gens de Kakadian, du pays de Niagala. Il paraît que du temps de l'installation d'un établissement français à Kéniéba, il venait des ouvriers dirigés par un ou deux Européens prendre part à ces travaux et récolter de la poudre d'or concurremment avec les gens du pays.

La composition du Makana est la suivante :

NOMS des villages.	NOMS des chefs.	POPULATION approximative.
Koba	Diali-Fili	100
Sansankoto	Mané Guèye	12
Bountou	Mamadou Guèta	300
Diakilé	Gamadou Guèta	150
Kossou-Kò ou Makana.	Alagui Guèta	100
Sabouciré	Sora Tama	100
Ouaiaga	Tamba	350
Total		1,112

Le chef de Bountou a envoyé un de ses neveux à l'école des otages de Kayes.

Digitized by Google

3° **Le Niambia.** — Ce territoire tire son nom d'une plante comestible, le « Niambo », sorte d'igname très commun dans le pays. Les habitants de cette confédération vivent sur les plateaux montagneux du Bambouck, dans un isolement des plus farouches. Bien qu'ils appartiennent à la tribu des Koromagos, ils n'ont presque pas de relations avec leurs frères Malinkés de la plaine, si ce n'est pour les piller. Leur réputation est détestable dans la région, où on les considère comme des malfaiteurs. « Ce sont des voleurs », m'a-t-on dit. Ils n'ont cherché en aucune façon à nouer des rapports avec les Français. Leurs villages, situés hors des routes suivies par les caravanes, sont, paraît-il, peu accessibles aux étrangers. C'est d'une façon toute fortuite qu'il nous a été donné de découvrir cette dizaine de villages malinkés, cependant les plus rapprochés de nous : un chemin mal tracé, se dirigeant vers les montagnes, a appelé notre attention et provoqué nos questions. Le tableau ci-dessous contient les renseignements aussi précis que possible sur ce pays dont nous avons dressé la carte par renseignements. Il sera utile de les faire vérifier par une mission spéciale confiée à un officier qui ira dans le Niambia, se mettra en rapport avec les chefs et les fera placer, comme les autres, sous le protectorat français (1).

NOMS des villages.	NOMS des chefs.	POPULATION approximative.
Boudéri	Sambali	150
Banguilima	Gimba Founé	500
Darabo	Diola Toumané	100
Korokoto	Boukari	600
Guadiané	Kambougou	200
Faragoukoto		100
Téba		

(1) Cet événement s'est réalisé : le Niambia s'est placé spontanément sous le protectorat français.

Digitized by Google

4° **Le Tambaoura.** — Le Tambaoura est englobé entre le Niambia, le Niagala, le Kamana et le Diébédougou.

C'est une contrée montagneuse, assez fertile et relativement assez habitée. Les villages y sont peu espacés.

Le Tambaoura possède des arbres à caoutchouc, dans une proportion qu'il serait bon de fixer par une reconnaissance plus complète de ce pays. Il renferme également des mines d'or qui passent pour avoir un rendement très rémunérateur.

Le chef nominal du Tambaoura, Fassara, habite Diokéba, la capitale; mais son influence est contestée et contre-balancée par celle de Niato-Toumané, chef de Dialafara, beaucoup plus riche que son rival.

Le village de Bourdalla, un peu isolé des autres, jouit parmi les Dioulas d'une mauvaise réputation. Les jeunes gens de cette localité, véritables coupeurs de bourse, se portent volontiers sur la route du Niocolo pour rançonner les caravanes. Celles-ci traversent rapidement ce coin dangereux, pour gagner le Kamana où elles sont mieux reçues.

Cette confédération est composée comme suit :

NOMS des villages.	NOMS des chefs.	POPULATION approximative
Diokéba	Fassara	300
Gualadjou	Guimba Sokona	80
Kama	Kamsora	400
Dangara	Sireman	50
Boubou	—	40
Bourdalla	Guimba	250
Dialafara	Niato Toumané	1,000
Salingui	id.	40
Safaradalla	Fili Fitie Guiéta	150
Ondara		200
Total		2,510

Digitized by Google

5° **Le Kilé.** — Ce petit pays longe la Falémé à la suite du Makana. Son unique village est Guesséba, avec une population estimée à 300 habitants. Il y a une vingtaine d'années, le Kilé comprenait quatre ou cinq villages, mais, à la suite de querelles avec ses voisins, cette confédération fut ruinée. Les habitants, mécontents de leur chef, se dispersèrent dans différents pays; seuls quelques fidèles restèrent à Guesséba, village fort isolé.

6° **Le Kamana.** — Le Kamana fait suite au Kilé et s'étend entre le Tambaoura et la Falémé. Comme pour le Makana, nous dirons que ce pays bien arrosé, avec des terres fertiles, devrait être plus important. Mais le Kamana est sur un point de passage, le gué de Toumbifara, en aval de Faricounda. C'est la route la plus suivie de tout le pays, celle qui rejoint la vallée du Sénégal au Niocolo. Cette circonstance qui, en tout autre pays, serait considérée comme un bienfait et une source de prospérité, éloigne, au contraire, les défiants Malinkés. Le va-et-vient des étrangers est, d'après eux, chose dangereuse, et on n'est bien que loin des routes, dans un coin ignoré et tranquille.

Malgré cela, les chefs du Kamana, tout en laissant le passage libre aux caravanes, ne se gênent pas, de loin en loin, pour percevoir un peu arbitrairement des droits qu'ils encaissent avec joie.

Le chef du Kamana est Kamara-Moussa (1), habitant Diali-Mangana, la capitale. Il commande à une tribu malinkée, très connue et que l'on rencontre dans tout le Manding par petits groupements. Ainsi, le village de Sibi, au sud de Bammako, est peuplé par des Kamanas. Il en existe aussi beaucoup dans les états de Samory. Malgré leur nombre et leur célébrité, les gens de cette tribu, peu guerriers, n'ont pas de noblesse comme les Keïta, par exemple; ce sont des agriculteurs et des chercheurs d'or. En un mot, ils sont de caste ouvrière, ce qui, dans ce pays, constitue une infériorité. Le pays de Kamana abrite aussi quelques Peuls.

(1) Ce chef vient de mourir et n'a pas encore reçu de successeur.

Digitized by Google

NOMS des villages.	NOMS des chefs.	POPULATION approximative.
Farin-Kounda	Bato Mamadou	30
Lingui-Koto	Madi	100
Koloba	Diam Bérénii	400
Djali-Mangana	Kamara-Moussa	500
Kérokoto	Adama-Maka	300
Barama	Sella Mara	50
Total		1,380

7° **Le Diébédougou.** — Le Diébédougou, auquel il convient de joindre le Kouroudou (pays de la montagne), constitue la plus florissante des confédérations du Bambouck. La capitale est Kassama et le chef Famalé.

Cette confédération est en rapports politiques constants avec les postes de Bafoulabé et de Médine, surtout de Bafoulabé. La soumission de la population à notre influence est assez complète.

Malheureusement, le commerce du Diébédougou, dont les mines d'or de Sandiala sont considérées comme les plus abondantes du Bambouck, est encore plutôt tourné vers la Gambie et les rivières du sud que vers Médine. Si Bafoulabé possédait des magasins, il n'en serait pas ainsi, et nous cesserions de signaler le manque d'initiative de nos traitants qui, depuis trois ans, n'ont sû installer aucun magasin sérieux près de ce poste. L'avenir commercial du Diébédougou appartient aux maisons qui viendront les premières apporter leurs marchandises à Bafoulabé. Entre le Diébédougou et ce poste, la distance est courte (100 kilomètres environ) et les routes sont à peu près sûres; il y a de ce côté pour nos traitants des bénéfices certains à réaliser. Le Diébédougou, outre ses mines d'or, contient tous les autres produits du Soudan : bétail, grains, caoutchouc, etc. C'est un pays fertile.

La population est à peu près la suivante :

Digitized by Google

NOMS des villages.	NOMS des chefs.	POPULATION approximative.
Kassama	Famalé	400
Fatéra	Kanimadi	300
Sitakili	Moussamadi	400
Diantestan	Anli	200
Batama	Dicourou	70
Koufara	Founé Madi	85
Faracoumba	Dimba	70
Fabangaya	Badagagué	80
Birama	Faloumané	60
Manaoulé	Kamanouga	100
Koumana	Fagara	70
Kambélé	Dangui	100
Diakoula	Lobali	50
Bambadingo	Sankouba	60
Sékonamata	Fakou-Makou	40
Momalia	Dioboutamba	60
Kéniété	Tobania	30
Guibraia	Kamatili	60
Guénobanta	Boufi	80
Yéralla	Karta	40
Nétékota	Kamadaniogo	80
Damala	Fakara	30
Kéniédigoto	Faferi	20
Bioni	Tuboukari	20
Kindésou	Boumdian	80
Berralla	Filifin	40
Total		2,625

8° **Le Bambougou.** — Le Bambougou est la plus orientale des confédérations du Bambouck; elle était aussi la moins connue. A ce point de vue, la mission du lieutenant Reichemberg aura été des plus utiles, en ce qu'elle a fait connaître cette contrée habitée, de l'aveu des autres Malinkés, par le plus puissant d'entre eux.

La capitale de ce pays est Gagué, et le chef, assez obéi, est Gara.

Digitized by Google

Gara est un chef malinké qui a fait preuve, dans ces dernières années, de qualités d'activité, d'intelligence et de décision peu communes chez ses congénères. Il a attaqué de front l'influence toucouleure dans son pays et l'a réduite presque à néant. Pour arriver à ce résultat, il s'est concerté, vers 1875, avec les chefs du Bambouck, du Bakhoy, du Bafing, du Gangaran, trouvant, par son esprit de persuasion, des alliés jusque dans le Kita et le Foula-Dougou. Le mot d'ordre était le refus de tout tribut volontaire aux agents musulmans du roi de Ségou. Peu guerriers, incapables de former des expéditions militaires sérieuses, Gara et ses alliés n'osèrent donner le siège à la forteresse toucouleure de Koundian qui les avait jusqu'alors maintenus sous le joug, mais ils profitèrent de la faiblesse de la garnison de cette place et du caractère débonnaire d'un certain Dionko, représentant d'Ahmadou, pour opposer la force d'inertie la plus complète aux ordres qu'ils recevaient et refuser toutes les contributions qui leur étaient demandées. Ils firent plus; la pression la plus vive fut exercée sur les villages qui ne voulaient pas entrer dans la ligue anti-toucouleure. Si les villages dissidents étaient faibles, on employait contre eux la force des armes. Cette politique réussit au point que Koundian finit par rester une place isolée, sans vassaux, et dont l'influence ne dépasse plus actuellement l'extrémité de ses champs de culture.

En 1879, lors de la reconnaissance de Bafoulabé par la mission Gallieni, il restait encore Oualiha, dans le Barinta, qui refusait obstinément de suivre la ligne de conduite indiquée par Gara. Aussi ce chef, appelant à lui tous les contingents malinkés, vint assiéger Oualiha qui fut pris et détruit, sans que la forteresse de Koundian envoyât le moindre secours à ses derniers fidèles.

Ces événements très récents ont donné un certain prestige à Gara, qui reste considéré comme le chef le plus influent de tout le Bambouck.

Nous compléterons les renseignements déjà fournis au département sur cette importante confédération, en disant que la décadence de la forteresse toucouleure de Koundian a rendu à

Digitized by Google

peu près son indépendance au pays, qui ne paie plus aucun tribut au représentant d'Ahmadou. Le chef du Bambougou, Gara, vit même, paraît-il, en assez bonne intelligence avec le dernier commandant toucouleur. Cependant, son secret désir est toujours de transporter sa capitale à Koundian et l'attachement très réel qu'il a montré aux Français, en signant le traité et en accueillant le mieux possible notre envoyé, prendra un caractère plus durable le jour où il sera mis en possession du tata, maintenant délabré, de ses anciens oppresseurs. Gara a quitté sa capitale de Gagué pour se rapprocher de Koundian; il habite actuellement à Nanifara.

Notre commerce avec le Bambougou n'est pas très actif; un certain nombre de Malinkés du pays vont, par la route de Gaufan et Mansonnah, vers notre escale de Médine, mais ce faible mouvement commercial prendrait plus d'extension si nos caravanes n'avaient à lutter contre celles de la Gambie. Les armes, les étoffes portées par les Bambougoukés sont de marque anglaise. Tout ce que nous avons dit du Diébédougou peut s'appliquer au Bambougou. Nous devons ajouter, sur ce dernier pays, que ses champs de coton sont très abondants; le tissage des pagnes s'y fait sur une très grande échelle et cette industrie donne lieu à de nombreux échanges. Le commerce français, pour lutter avantageusement contre les cotonnades indigènes, devra faire paraître sur les marchés du Bambouck ses meilleurs tissus, et non les guinées qui ne servent à vêtir que quelques captifs.

Le tableau ci-après fait connaître les villages et la population approximative du Bambougou, telle que l'a estimée le lieutenant Reichemberg :

Digitized by Google

NOMS des villages.	NOMS des chefs.	POPULATION approximative.
Gagué	Gara	300
Tourba	Taquinadé	70
Soukoutalin	id.	30
Goré	Koura	80
Koulomba	Bahiara	100
Goufan	Bambo	50
Kéniémali	Sigafélé	70
Gafou	Koura	30
Caramacita	Famaganfi	40
Manakoto	Kamou	30
Sesé	Fada-Moussa	60
Faruba	Bohan	60
Laondi	Moussa	100
Nanifara		400
Illimali	Mamadou Oulé	60
Médina	Bankoli	30
Santo-Koto	Maidi	40
Kolamé	Assèga	20
Total		1,570

9° **Le Barinta.** — Nous ne dirons rien de ce pays qui est sous l'influence directe du poste de Bafoulabé.

IV. — En résumé, le Bambouck, hier encore peu connu, sera désormais, dans l'état actuel des choses, une dépendance immédiate de nos postes de Kayes, Médine et Bafoulabé. Ce résultat sera dû en grande partie à l'expédition entreprise contre Mamadou Lamine. Si, envisageant l'avenir, on craint que, par le sud ou la Gambie, il ne vienne se substituer d'autres influences à la nôtre, il sera aisé de rendre cet événement impossible en installant sur la Haute-Falémé un poste français, sorte d'avant-garde de nos établissements de Kayes et de Bafoulabé. Les Malinkés verront, les uns avec joie, les autres avec résignation, l'implantation de notre drapeau dans leur pays; mais aucun ne montrera d'hostilité. Un poste français rayonnant sur le Haut-

Digitized by Google

Bafing, la Gambie et la Haute-Falémé, ne pourrait qu'agrandir encore le cercle de l'influence de notre nation et l'étendue de notre domaine commercial dans le Soudan occidental.

CONFÉDÉRATIONS MALINKÉES

AU SUD DU BAMBOUCK

Pour faire suite aux renseignements fournis par nos notices sur le Tiali et le Bambouck, nous résumons ci-après les indications rapportées par M. le lieutenant Reichemberg, de l'artillerie de marine, sur les confédérations malinkées, situées au sud du Bambouck, confédérations que cet officier vient de visiter dans le courant du mois de janvier 1887, par ordre du lieutenant-colonel Gallieni.

Le Konkadougou. — Le Konkadougou, au sud du Diébédougou, du Bambougou et du Solon, ne fait pas partie du Bambouck. C'est un état malinké indépendant et l'un des plus importants du Haut-Sénégal. Sa population dépasse 11,000 habitants, chiffre assez rare pour une seule confédération.

Il faut s'empresser d'ajouter que ces 11,000 Malinkés sont loin d'être en parfaite concordance de vues. L'autorité purement nominale de Daba-Kouta, chef de Tombé, leur capitale, n'est consultée et obéie que dans certaines circonstances : par exemple, quand il prononce sur un point litigieux, soit entre tribus, soit entre familles. Mais dès qu'il s'agit de prendre des résolutions politiques ou militaires, tous les villages sont consultés et il se trouve toujours bon nombre de dissidents. La résolution en discussion une fois adoptée, le commandement échoit à Daba-Kouta ; pour un instant il est chef. Ces événements sont extrêmement rares.

On trouve dans le Konkadougou, comme dans presque tous les états malinkés et bambaras, la réalisation de cet idéal politique rêvé par certains utopistes de notre civilisation, idéal que l'on a qualifié de « Commune » et qui n'aboutit qu'à l'affai-

Digitized by Google

blissement de la nation, sans profiter ni à la prospérité, ni à la liberté des citoyens des communes. Le morcellement, l'effritement des forces de ces états soudaniens ont pour résultat la diversité des intérêts, la perte de l'esprit patriotique.

Les citoyens ne s'attachent plus qu'aux faits concernant directement leur village, et ce défaut de cohésion, en faisant naître des rivalités intérieures, met le pays à la discrétion du premier envahisseur venu. En présence de l'état d'infériorité et de faiblesse où tombent certains pays pourtant peuplés et bien armés, on pense douloureusement à ce que deviendraient le rayonnement et la civilisation de notre race, si les dangereuses théories auxquelles nous faisons allusion venaient à triompher dans notre France.

Quoi qu'il en soit, nous n'avons dans notre œuvre civilisatrice du Soudan qu'à nous féliciter de cet état de choses. Le Konkadougou, très effrayé des menaces d'invasion de Samory, s'est placé avec empressement sous le protectorat des vainqueurs du grand conquérant noir.

Le traité à peine signé, les gens du pays nous ont fait part des sévices dont ils étaient l'objet de la part des gens du Tanguy (Tanqui) et du Niocolo. Ils prétendent que, pour assurer la paix et la tranquillité dans leur pays, il faut que nous allions détruire la capitale du Tanguy, qu'ils donnent pour extraordinairement puissante.

Le Konkadougou a été, jusqu'à ce jour, à peu près entièrement en dehors de notre action commerciale. Les échanges se font tous avec les traitants de la Gambie et du Fouta-Djallon. Nos commerçants sont assez mal renseignés sur ces régions pour dire que le Konkadougou est pauvre. Or, le lieutenant Reichemberg déclare que c'est le plus beau pays qu'il ait visité dans son exploration. Il prétend qu'il contient plus d'or que le Diébédougou et qu'il ne laisse à désirer que sous le rapport de la récolte du mil; la population, trop pressée sur certains points, est obligée d'en acheter dans les contrées voisines.

Voici la liste des villages du Konkadougou et leur population approximative :

Digitized by Google

NOMS des villages.	NOMS des chefs.	POPULATION approximative.
Soukontala	Diaboutambo	100
Dioula-Foundoudi	Diaouro	200
Sansou-Koto	Sambalé	20
Kéniéba	Diara Madi	100
Sanougou	Souko Brama	100
Fambiné	Talango	400
Lingué-Koto	Falougamadi	100
Sogando	Dialé Boukari	300
Dabia	Famali	800
Dandouko	Faudian	300
Guenou-Goré	Fané	800
Kombéréa	Faboukari	200
Tombé	Daba Kouta	1,200
Balòudougou	Kamé Dialou	100
Gambéré	Fakoura	120
Diokéba	Gama-Madou	30
Kato	Sissé Madi	40
Maréna	Adhéria	200
Goulougui	Sara Diouma	200
Sitako	Banta Doudou	20
Kéridi	Fadamba	300
Dindéra	Fassagou	100
Kénioto	Faloukari	60
Lofélé	Sambalé	50
Bérola	Sérafi Madi	60
Koba	Toumadi	150
Sekokoto	Falafini	300
Bouréa	Mamadi	100
Donidia	Soukoulou Domba	1,000
Sekoto	Famory	2,000
Dialako	Faudian	100
Bahé	Diamadi	1,000
Dioula-Foundou	Mamadi	200
Mayouko	Diabélu	60
Yérala	Sandiougou	40
Gouloundi	Sambalé	100
Bérola	Famalé	80
Guinedétoré	Fababian	100
Kobato	Dioumanadi	245
Total		11,245

Digitized by Google

Le Bafé. — Le Bafé est un petit état de la rive gauche de la Falémé. La capitale nominale serait Kolia, mais le village le plus important est Satadougou que Mungo-Parck visita dans son second voyage. La population du Bafé, dans ses pauvres villages, a toujours à se garder contre les pillards du Niocolo. Les chefs ont signé avec empressement le traité de protectorat.

Les villages sont les suivants :

NOMS des villages.	NOMS des chefs.	POPULATION approximative.
Illimaïa	Laba Bamba	100
Farandi	Fomé	100
Kolia	Moussa	150
Faraba	Falaï	80
Niamaïa	Faéréma	100
Boulanéso	Mamadou	50
Satadougou	Biné Mamadou	400
Total		980

Le Soulon. — Le Soulon, encastré entre le Bafing et le Konkadougou, est un très petit état sans aucune importance politique ni commerciale. Il est sous l'influence de ses voisins, le Bambougou et le Bafing.

Sa population est la suivante :

NOMS des villages.	NOMS des chefs.	POPULATION approximative.
Linguékoto	Kémako	60
Bouréa	Seguebandi	100
Dioulaguénou	Seragui Moussa	90
Kakadian	Katibi	20
Total		270

Digitized by Google

Le Bafing. — Le Bafing était déjà sous notre protectorat par le traité du 14 décembre 1882, conclu entre le capitaine Bonnier et Sago-Maka, chef du Bafing. M. le lieutenant Reichemberg, ignorant ce traité, en a fait signer un nouveau.

Le Bafing est considéré comme très riche en mil ; les pays voisins vont s'y approvisionner.

Le tableau ci-dessous fait connaître les villages et leur population :

NOMS des villages.	NOMS des chefs.	POPULATION approximative.
Solon	Kouli	80
Maréna	Mamadou	40
Koumbala	Débé	40
Bamafélé	Karéfa	60
Kouo Rama	Niounko	80
Kouobé	Dama	30
Sinedénia	Soko Bamaya	60
Kéniéba	Fatamba	50
Toumanéa	Kindi	50
Sekuba	Diamazi	40
Nantéla	Dibo	60
Dioloko	Fadioungou	60
Segui	Bourouba	100
Ganfan	Fadiandian	50
Bailakoura	Bachari	40
Total		790

Kita, le 20 mars 1887.

Le Chef de bataillon,

J. VALLIÈRE.

Digitized by Google

La seconde canonnière française sur le Niger.

On sait qu'une canonnière, *le Niger*, transportée de France morceau par morceau, flotte sur le Haut-Niger depuis le mois d'octobre 1884. Notre *Bulletin* a donné à ce sujet d'abondantes indications. (Voir notre *Bulletin*, année 1885, pages 143, 204, 658; année 1886, page 319.) Cette année, on a commencé sur place, à Bammako, la construction d'une seconde canonnière, *le Mage*. Quant au *Niger*, il a déjà pris sans doute la route de Tombouctou. Voici les importants renseignements que nous apporte à ce sujet une lettre de notre collègue, M. Mademba-Sèye. Cette lettre, écrite à Bammako le 4 avril, est arrivée à Saint-Louis le 16 mai.

Bammako, le 4 avril 1887.

Ce soir, à cinq heures et demie, a eu lieu le baptême du *Mage*, la canonnière destinée à parcourir le Niger supérieur en amont de notre établissement de Bammako.

Cette patriotique cérémonie a eu lieu en présence des officiers et chefs de services de la colonne du Niger, du roi de Bammako et d'un nombreux concours d'indigènes.

Après une salve de dix coups de canon, M. le lieutenant-colonel Gallieni, commandant supérieur du Soudan français, a aspergé la coque encore inachevée de la canonnière et a prononcé l'allocution suivante :

« Messieurs,

» J'ai la bonne fortune de présider au baptême de la première canonnière construite sur les bords du Niger. Elle a reçu le nom de Mage, l'intrépide officier qui reçut le premier, il y a trente ans, du général Faidherbe, la mission de pénétrer jusqu'à Ségou.

» Le *Mage* flottera dans les premiers jours de juin. Les chantiers ont été inaugurés le 10 février. Ces précieux résultats sont dus à la ténacité du commandant Carron, qui, au milieu de difficultés inouïes, a su accomplir, avec un plein succès, le programme que je lui avais tracé au commencement de la campagne. Vienne maintenant la machine demandée en Europe, et le *Mage* ira montrer aux populations indigènes que le Niger est bien un fleuve français en aval comme en amont de Bammako.

» Je bois donc au *Mage*. Mais en même temps, je vous demande, Messieurs, de vous unir à moi pour porter la santé du commandant Carron, du sous-lieutenant Lefort, du docteur Jouenne et de tous les braves gens qui vont tenter le périlleux voyage de Tombouctou. Vous savez que la canonnière *le Niger* ne restera pas cette année à son mouillage de Manambongou. Dès que les eaux le permettront, elle prendra la route de Tombouctou. J'ai pleine confiance dans l'énergie du commandant Carron, auquel j'ai tenu à confier en même temps la direction de la mission politique. Pour moi, le succès n'est pas douteux, et, avant le mois de juillet, nous apprendrons que la canonnière

Digitized by Google

française aura jeté l'ancre devant Kabara, le port de Tombouctou, la ville mystérieuse, l'objectif de toutes les nations européennes.

» Honneur donc à nos chers compatriotes, qui ont reçu la mission enviée de vous tous, j'en suis certain, d'aller montrer les couleurs de la République, sur le Djoliba, aux villes inconnues qui en bordent le cours. Nos vœux les plus ardents les accompagneront dans leur voyage, et nos cœurs de patriotes se réjouiront quand nous recevrons la nouvelle de leur arrivée au but tant désiré. »

Le lieutenant de vaisseau Carron a répondu :

« Mon Colonel,

» J'ai l'honneur de venir vous remercier d'avoir bien voulu baptiser le *Mage*, ce qui, j'en suis sûr, lui portera bonheur. Je vous remercie des paroles bienveillantes que vous avez prononcées au sujet de sa construction assez rapide, et aussi des encouragements que vous avez prodigués aux officiers et marins de tous grades qui doivent faire partie de la mission vers Tombouctou, embarqués sur le *Niger*.

» Mais si j'ai pu arriver à construire tant bien que mal le *Mage*, c'est à vous que je le dois.

» Je croyais, à l'origine, ma tâche presque impossible, et j'aurais certainement échoué sans les encouragements que vous m'avez prodigués et l'appui que vous m'avez prêté en toutes circonstances.

» Et si, comme j'en ai la ferme espérance, j'arrive à Tombouctou, c'est encore à vous, mon colonel, que je devrai la réussite de mon voyage, que vous avez préparé notamment en m'adjoignant pour compagnons de voyage : M. Jouenne, docteur en médecine de deuxième classe, et M. Lefort, sous-lieutenant d'infanterie de marine.

» Aussi, c'est avec une émotion sincère que je vous exprime, mon colonel, toute ma gratitude.

» Messieurs, je vous suis reconnaissant d'avoir bien voulu vous rendre tous à cette cérémonie. Je suis sûr d'être votre interprète en portant un toast à notre colonel, commandant supérieur du Soudan français. »

On a ensuite visité la canonnière, dont la construction fait le plus grand honneur à l'intelligence et à l'énergie de M. Carron.

Le navire a vingt-cinq mètres de long et cinq mètres de large, et jauge environ cent tonneaux.

Il flottera vers le 15 juin et n'attendra plus que sa machine pour sillonner le bassin supérieur du Niger, ainsi que les nombreux et puissants affluents du grand fleuve. On peut affirmer que le jour où le *Mage* lèvera l'ancre, la question de l'expansion française dans le Soudan aura fait un pas décisif.

Digitized by Google

La visite achevée, les officiers se sont réunis autour d'une table faite de madriers destinés au bordage de la canonnière, et que M. Carron, à la surprise de tous, avait su couvrir de rafraîchissements, de victuailles et de fruits. Ce buffet inespéré a été mis au pillage, et la plus cordiale gaîté n'a cessé de régner parmi ce groupe de jeunes Français que les fatigues endurées n'ont pu réussir à assombrir.

La nuit venue, des feux coston, des fusées, des artifices ont continué à éclairer cette fête patriotique, à la grande joie des indigènes massés devant le *tata* de Bammako.

Puis, chacun a regagné son gourbi, pensant avec orgueil que bientôt le *Niger* porterait les couleurs françaises devant Kabara, pendant que vers le sud le *Mage* irait fouiller dans ses replis le vaste et mystérieux empire de Samory.

S'il y a un Soudan égyptien où la civilisation recule, il y a un Soudan français où elle avance sans cesse.

MADEMBA-SÈYE.

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST.

SECTION CENTRALE

Séance publique du lundi 16 mai 1887.

Conférence de M. le lieutenant-colonel MIGNOT, sur l' « Annam ».

Le 16 mai dernier a eu lieu, dans le grand amphithéâtre de la rue Saint-Sernin, la seconde conférence de M. le lieutenant-colonel Mignot sur l'Annam. La séance a été ouverte à huit heures et demie du soir, sous la présidence de M. le commandant Bonetti qui, après quelques mots de bienvenue, a donné la parole au conférencier.

Le colonel Mignot rappelle qu'à la fin de la précédente conférence il avait entretenu son auditoire de la capitale du Tonkin. Quelques mots sur Hanoï sont encore nécessaires. Le climat est meurtrier en été; la température cependant s'y élève rarement au-dessus de 34 degrés, mais l'air est lourd et la fraîcheur ne se fait pas sentir dans la nuit, de sorte que le corps se fatigue vite et que le système nerveux se trouve rapidement affaibli. Pour travailler au milieu de cette atmosphère accablante, il est indispensable que l'air soit constamment agité dans les appartements à l'aide de grands éventails suspendus aux plafonds. Les principes les plus élémentaires de l'hygiène sont inconnus dans le pays.

En 1885, les troupes avaient pris leurs quartiers d'été dans la

Digitized by Google

citadelle et s'y trouvaient très mal. Le conférencier y vit cependant un certain nombre d'Européens, mais leurs habitations ont des murailles et des toits d'une grande épaisseur. L'eau n'est pas mauvaise; néanmoins on prend toujours la précaution de la faire bouillir. Depuis 1885, le génie a construit de belles casernes.

L'exportation française n'atteint que les 22 0/0 du commerce qui est pour la plus grande partie entre les mains des Anglais, des Allemands et des Américains. L'infériorité du commerce national est due à ce que les Français ne savent pas se grouper et qu'ils font tout à la commission; les autres négociants sont beaucoup plus hardis et doivent à leur initiative le développement de leurs affaires.

On a beaucoup parlé de protection, mais on craint, avec juste raison, les représailles dont ne manquerait pas de souffrir la colonie. Le gouvernement cherche à appliquer un moyen terme entre les systèmes protectionniste et libre-échangiste; il étudie en ce moment un projet d'union douanière pour toute l'Indo-Chine.

Les Chinois sont les intermédiaires à peu près forcés pour la plupart des affaires; ils sont le plus souvent réunis en sociétés secrètes très puissantes. Il est question de leur appliquer un impôt de capitation.

Haï-Phong est le port du Delta. La barre est mobile et difficile, de grands travaux y sont nécessaires, car les difficultés sont augmentées par ce fait que la marée ne se fait sentir qu'une fois par jour. Le fleuve Rouge, à partir de Lao-Kay, n'est accessible qu'aux bateaux d'un très faible tirant d'eau à cause des rapides; on est souvent obligé de transborder les marchandises. Les ingénieurs font les études d'un chemin de fer qui sera de la plus grande utilité pour l'avenir du Tonkin; la vallée du fleuve Rouge ouvre en effet le plus court chemin de pénétration dans le Yunnam.

Le régime du fleuve est excessivement capricieux. Dans les crues le niveau des eaux s'élève à 7 mètres au-dessus de l'étiage. Les débordements déposent dans la vallée un limon très fécond; quand le fleuve rentre dans son lit, les rizières sont transformées en véritables viviers remplis de poissons dont se nourrissent les indigènes.

Après cet exposé de la situation du Delta, le conférencier conduit son auditoire de Hanoï à Hué en décrivant les opérations de la colonne placée sous ses ordres qui, du 16 novembre 1885 au 20 mars 1886, dut parcourir 650 kilomètres dans un pays hostile et infesté de pirates. En quittant Hanoï, cette colonne se composait de 200 zouaves aguerris, de 500 tirailleurs tonkinois, d'une batterie d'artillerie de marine et d'un petit détachement du génie. Elle partit sur des jonques remorquées par des canonnières; la concentration se fit à Ninh-Binh d'où on devait gagner Hué par la route mandarine.

Digitized by Google

Les cartes annamites sont aussi rudimentaires que possible et ne donnent que peu de renseignements; de là des difficultés pour conduire une colonne nombreuse et assurer son ravitaillement.

Le colonel quitta Ninh-Binh le 21 novembre 1885 emmenant avec lui 1,000 soldats et 1,000 coolies; force lui avait été de prendre à sa suite 150 femmes de tirailleurs indigènes. Elles avaient été enrégimentées et on leur avait donné pour chef la femme d'un sergent, sans que celle-ci pût les empêcher de traîner et de marauder.

Le pays est sillonné de canaux naturels ou artificiels dont le colonel se servait pour expédier, parallèlement à la route, un convoi fluvial qui devait assurer le ravitaillement.

Les mandarins venaient au devant des troupes pour assurer leur chef de leurs bonnes dispositions. Ils se montraient moins parcimonieux de saluts que de vivres. Il était difficile d'obtenir d'eux des renseignements précis, malgré le concours des interprètes; le grand nombre des idiomes employés engendrait la confusion.

La colonne, dans sa marche, eut à subir d'assez longs retards à cause du passage de nombreux arroyos dont l'un, le Song-Mau, atteignait 900 mètres de largeur. Il était impossible d'établir des ponts de bateaux, la traversée se faisait au moyen de barques; les bateliers n'obéissaient pas sans difficultés. On dut, à plusieurs reprises, les contraindre à coups de fusil; il fallait cependant les ménager dans une certaine mesure, car leur aide était indispensable.

Sur la route, et près de Thanh-Hoa, la colonne s'arrêta dans un bois sacré dont les arbres ont, d'après la croyance religieuse du pays, la propriété de tenir les esprits malfaisants éloignés de la bonzerie qui se trouve en son milieu.

L'expédition arriva le 4 décembre 1885 à Thanh-Hoa, capitale d'une province riche en mines et en forêts et réputée pour ses lettrés dont l'influence est considérable. Cette ville, déjà occupée par l'infanterie de marine, était la résidence du prince Tuyet, l'ancien régent révolté qui exerçait son autorité sur les populations avec la plus atroce cruauté. Le parc de Tuyet est dessiné d'une manière remarquable et présente les perspectives les mieux réussies. C'est dans ce parc qu'une fête de nuit fut donnée aux officiers avant leur départ. Les danses chantées du pays, dont le conférencier donne une description, sont accompagnées par des musiciens qui jouent d'une guitare à deux cordes. L'art chorégraphique est dans l'enfance.

Après Thanh-Hoa, la colonne eut à supporter une pluie continuelle pendant neuf jours. Les soldats français ne perdaient rien de leur entrain et égayaient la marche au moyen de leurs chansons. Les Orientaux, pendant les haltes, passaient tout leur temps à jouer.

Digitized by Google

Avant d'arriver à Winh, poste qui avait déjà été occupé par mer, la colonne s'arrêta à la pagode des Paons qui est célèbre dans le pays. De Winh, elle fut envoyée au secours d'une chrétienté où des massacres avaient eu lieu quelque temps auparavant.

Elle se dirigea ensuite sur Ha-Tinh, après avoir dispersé plusieurs rassemblements de rebelles qu'une volée d'obus suffisait à mettre en fuite. Ha-Tinh était le centre de la résistance des partisans de Tuyet. La ville possède une enceinte construite par des Français au commencement de ce siècle; les rebelles y avaient pratiqué cinquante-quatre brèches que les troupes de la colonne durent réparer. Pour faire un exemple, on exécuta plusieurs pirates ayant trempé dans la révolte.

Pendant la marche, les officiers faisaient le levé topographique de l'itinéraire et des environs.

Après Ha-Thinh, on rencontre la Porte mandarine à laquelle on accède par 920 marches établies sur le rocher. Ce passage est le seul praticable sur cette partie du territoire, encore faut-il y conduire les chevaux à la main.

La colonne atteint la rivière Giagne et se remet à la poursuite de Tuyet qu'elle n'avait pas pu atteindre après Ha-Tinh. Elle arrive à Quangké qu'elle quitte le 12 mars 1886 et entre à Hué le 20 mars. L'aspect de la ville est désolé. Le conférencier rappelle les circonstances dans lesquelles eut lieu le guet-apens dont nos troupes furent victimes.

On s'est demandé si le Tonkin était utile à la France? Le conférencier n'avait pas à se prononcer sur ce sujet qui a soulevé tant de discussions, mais il exprime l'avis que, pour l'avenir, les commerçants français devraient diriger une partie de leurs capitaux vers cette colonie dont le développement dépend surtout de leur initiative. Au point de vue militaire, il pense que le Tonkin, loin d'être une cause d'affaiblissement pour la France, sera une école à laquelle nos jeunes troupes montreront dans l'avenir, comme elles l'ont fait jusqu'à ce jour, avec quel héroïsme calme, quel courage opiniâtre, elles savent défendre le drapeau dont l'honneur a été confié à leur garde.

Le colonel Mignot, par sa parole éloquente et imagée, a su charmer son auditoire et provoquer plus d'une fois les applaudissements. De nombreuses projections à la lumière électrique ont fait connaître au public qui s'empressait à la conférence les sites et les monuments les plus intéressants, ainsi que les types des habitants de la contrée parcourue par le colonel Mignot.

Le Secrétaire,
G. Clavel.

Le Gérant : **J. MANÈS.**

Digitized by Google

LES LIGNES TRANSCONTINENTALES
DE L'AMÉRIQUE DU NORD

(d'après Robert de Schlagintweit) (1).

IV. — L'Union and Central Pacific.

Cette ligne formée par deux compagnies, l'Union et le Central Pacific (en abrégé U. P. R. R. et le C. P. R. R.), fut ouverte le 10 mai 1869. Ce fut la première voie ferrée établie entre les deux océans, et ce serait elle qu'on devrait désigner, en abrégé et comme par excellence, sous le nom de ligne du Pacifique. Elle formera encore, des années durant, le plus court chemin entre New-York et San-Francisco.

La ligne commence à Omaha, dans le Nebraska, sur la rive droite du Missouri (294 mètres au-dessus du niveau de la mer), et suit généralement, du moins dans sa partie orientale, le 41° degré de latitude. Elle aboutit à San-Francisco par Cheyenne dans le Wyoming, Ogden dans l'Utah, et Sacramento dans la Californie. La distance de New-York à San-Francisco, qu'un train rapide parcourt, depuis août 1883, en six jours et autant de nuits, se monte à 5,259 kilomètres.

Bien qu'Omaha soit le point de départ de la ligne, ce n'est pourtant plus, comme à l'origine, à Omaha même que l'on forme les trains, mais à 6 kilomètres à l'est, sur la rive gauche du Missouri, dans l'état d'Iowa. Il y a là, sur ce qu'on appelle les Transfer Grounds, une sorte de gare de transit, dans une belle plaine bornée par un horizon de collines, avec assez d'espace pour qu'on puisse plus tard, si le besoin s'en fait sentir, élargir la voie sans difficulté et édifier des constructions de toute sorte. Pour le moment, on y voit déjà une belle gare avec de vastes salles d'attente, d'immenses espaces pour le

(1) Voir notre *Bulletin*, 16 mai et 6 juin 1887, pages 294 et 321.

Digitized by Google

maniement des volumineux colis qu'amènent avec eux des flots de voyageurs, un hôtel pour les personnes aisées, et un buffet, très convenablement monté d'ailleurs, pour les gens de ressources modestes. C'est là que, de quelque côté qu'ils viennent, tous les voyageurs doivent changer de wagon, eux et leurs colis; c'est là qu'on prend les courriers postaux; on y fait en tous cas un arrêt d'au moins une heure. Il règne tout le long du jour sur ces Transfer Grounds une animation extraordinaire qui se manifeste d'une manière absolument gigantesque lors de l'arrivée ou du départ du train du Pacifique. D'innombrables convois — car rien que de Chicago seulement, il aboutit ici cinq lignes parallèles — vont et viennent en sifflant dans toutes les directions, les uns pour verser dans le train du Pacifique leurs nombreux voyageurs, les autres pour emmener ceux qui arrivent du fond de l'Ouest.

Avec une prudence d'autant plus digne d'éloges qu'en général elle se fait cruellement regretter en Amérique, on a songé à mettre un certain nombre d'employés pour prévenir les voyageurs égarés par la multitude des convois, leur indiquer le train qu'ils doivent prendre et répondre à leurs questions. La gare des Transfer Grounds n'est certes pas la plus grande de l'Amérique du Nord; c'en est à coup sûr la plus curieuse. Ses guichets délivrent des billets pour les ports les plus éloignés de l'Asie et de l'Australie.

A peine a-t-on quitté les Transfer Grounds qu'on aperçoit le pont de fer jeté sur le Missouri, fort large en cet endroit. Il a onze piles et mesure 850 mètres. La traversée en est longue, très longue; on dirait être sur le pont-levis qui ferme l'entrée de l'Ouest américain. Bientôt après l'avoir passé nous atteignons Omaha. C'est une gare toute simple, ouverte sur les côtés, avec une toiture assez élevée qui la couvre par en haut; autour, quelques petites dépendances.

Lors de l'ouverture de la ligne (mai 1869), ce qui donnait aux rues de cette ville un aspect inattendu et tout particulier, c'était la présence de nombreux Indiens qui les parcouraient. Dix ans plus tard, ils avaient complètement disparu. On y

Digitized by Google

coudoie, par contre, des promeneurs d'une race qui auparavant n'y était point représentée : des Chinois. De leur métier, ils sont généralement blanchisseurs; il y a pourtant parmi eux pas mal de cuisiniers et beaucoup de garçons de restaurant.

A partir d'Omaha, nous nous dirigeons vers la haute ligne de faîte qui borde la rive occidentale du Missouri. Nous entrons par une montée continue, mais très douce, dans la prairie qu'arrosent la Platte et autres petits cours d'eau. Jusqu'à North Platte City (468 kilomètres à l'ouest d'Omaha), nous traversons un pays fertile où sont réparties un certain nombre de fermes assez florissantes; le long de la ligne s'élèvent aussi des villes de 1,200, voire même 3,000 habitants. Ce n'est que dans le voisinage immédiat de ces endroits peuplés que nous trouvons, dues en grande partie à la main de l'homme, quelques plantations d'arbres ou d'arbustes dont l'absence est si sensible sur cette large prairie, en général ondulée, mais quelquefois unie comme un plateau.

Lors de l'ouverture, les campements d'Indiens étaient de beaucoup plus nombreux que les villages; on n'en voit plus un seul aujourd'hui le long de la ligne dans le Nebraska, le Colorado et le Wyoming. Depuis que le service se fait régulièrement, les trains n'ont plus rien à craindre de leurs attaques, mais bien de celles qu'ont tentées par trois fois des blancs, avec plus ou moins de succès, en vue du pillage de la malle-poste.

En quittant Platte City, nous arrivons par Julesbourg et Sidney à Cheyenne (830 kilomètres à l'ouest d'Omaha). Bien qu'au pied seulement des Montagnes Rocheuses, nous avons à Cheyenne, par notre ascension lente, mais continue, à travers la prairie, atteint une hauteur de 1,840 mètres au-dessus du niveau de la mer.

On aperçoit entre Omaha et Cheyenne des troupeaux de buffles, des antilopes, et une quantité innombrable de chiens de prairie. Le climat est incontestablement sain et favorable à l'homme, bien qu'au printemps se fassent sentir, parfois d'une manière très désagréable, les terribles tourmentes de neige qui passent sans trouver d'obstacles sur ces terrains plats, et contre

Digitized by Google

lesquelles les abris-neige n'offrent pas toujours un rempart suffisant.

Après Cheyenne, nous arrivons rapidement au sommet des Montagnes Rocheuses. A 53 kilomètres seulement à l'ouest de Cheyenne, s'élève, à 2,512 mètres au-dessus du niveau de la mer, la station de Sherman, le plus haut point de toutes les lignes transcontinentales de l'Amérique du Nord. La vie animale n'y a point disparu, mais la culture des céréales n'y peut réussir.

A partir de Sherman la ligne traverse la région connue sous le nom de plateau de Laramie. Située à une hauteur de 2,010 à 2,290 mètres, cette haute plaine, absolument dépourvue d'arbres, offre un aspect des moins engageants; elle assure cependant, bien que l'herbe n'y croisse que grêle et peu touffue, une nourriture suffisante à des milliers de bêtes à cornes. Aujourd'hui qu'ils n'ont plus rien à redouter des Indiens, ces troupeaux, qui appartiennent à de gros fermiers, errent çà et là dans ces vastes plaines, sans surveillance, sans abri au cœur même de l'hiver; aussi les grands froids abattent des milliers d'animaux. Une fois par an, en été, les propriétaires se réunissent avec leurs garçons de ferme, les cowboys, en un lieu déterminé pour faire un round-up, c'est-à-dire une tournée de cinq à six semaines qui consiste à parcourir à cheval dans tous les sens la haute-plaine de Laramie, à réunir les troupeaux et à imprimer au fer rouge sur chaque jeune bête la marque de son propriétaire.

Toutes les personnes employées dans un round-up doivent être bien montées; car il est très remarquable qu'on ne peut se hasarder à pied au milieu ou près de ces bêtes à demi sauvages. Tandis qu'un jeune garçon de dix à douze ans, mais à cheval, peut traverser un troupeau sans danger et pousser à coups de fouet devant lui telle ou telle bête, des hommes faits, même armés de bons gourdins, sont à peine sûrs de leur vie s'ils osent s'approcher à pied. Leur vue plonge d'abord les animaux dans une profonde stupeur; puis ils entrent en mouvement, et tout d'un coup une terrible fureur s'empare d'eux.

Digitized by Google

Mugissant fortement, la tête basse, la queue haute, les yeux saillants, ils se jettent sur le piéton, le pilent, l'écrasent, le broient et le lancent en l'air avec leurs cornes.

Après avoir laissé dans les environs de Como le haut-plateau de Laramie, nous arrivons à Wasatch, après plus de 500 kilomètres à travers un pays dont le sol est presque exclusivement couvert de sauge *(artemisia tridentata)*. C'est le désert dans toute l'acception du mot; le sous-sol, au contraire, donnerait d'excellents produits, en particulier du charbon.

Green-River Station (1,360 kilomètres à l'ouest d'Omaha) est une oasis dans ce désert. L'horizon est borné par de pittoresques rochers; un cours d'eau assez important, le Green-River, affluent du Colorado, traverse et anime la plaine. Mais c'est entre Wasatch et Ogden que se trouvent les parties les plus intéressantes du trajet, que se pressent les grandes beautés naturelles : les parois de sable rouge du cañon d'Echo, les Barrières du Diable *(Devil's Gate)*, la Glissade du Diable *(Devil's Slide)* (1); non seulement on jouit d'une vue splendide sur la chaîne neigeuse des monts Wasatch, mais, en outre, notre attention est attirée sur la construction de la ligne elle-même, qui, pour franchir ces gigantesques gorges qu'on appelle des cañons, a eu à surmonter les plus grandes difficultés techniques.

Après la traversée des cañons, les montagnes qui les enserrent, s'écartent les unes des autres; le paysage gagne en charme et en intérêt. La population jusqu'ici clairsemée devient plus

(1) Le pont des Barrières du Diable traverse le rapide à une hauteur de 60 pieds. Le torrent qui court au fond de ces gorges profondes est très rapide; dans le voisinage des Barrières sa vitesse s'accroît encore. Encaissé dans un lit étroit et tortueux, et dont la pente est de 60 pieds sur 120 mètres, entraînant parmi ses eaux d'énormes débris de rochers témoins de sa furie destructive, il se rue avec un bruit effroyable contre les murailles de granit qui s'opposent à son passage et qui le repoussent transformé en bouillante écume.

Quant à la Glissade du Diable, elle est formée par deux longues arêtes de rochers qui descendent en lignes droites et parallèles depuis le sommet jusqu'à la base d'une haute montagne, semblables à deux gigantesques rails de pierre. (Rodolphe Lindau, *Revue des Deux-Mondes*, 1er mars 1870, p. 121 et 122.)

Digitized by Google

dense, et éveille d'autant plus notre curiosité, qu'à part quelques Indiens, elle se compose presque exclusivement de Mormons, ou, comme ils disent eux-mêmes, de *saints des derniers jours*. Leurs villages et leurs modestes demeures se pressent au milieu de champs fertiles et de vergers soigneusement tenus. Aux stations, on voit entrer dans les wagons, pour vendre du lait froid ou une espèce de boisson faite de cidre et de miel, les jeunes Mormons, filles et garçons. Ils sont vêtus sans goût, mais très proprement. A voir leur chevelure d'un blond clair, leurs yeux bleu de ciel, leurs formes d'une délicatesse souvent maladive, on dirait des créatures éthérées. Mais déjà nous sommes dans les environs du Grand-Lac-Salé, et l'on aspire avec bien-être l'air tiède et doux, chargé d'émanations salines que nous apporte le zéphyr. Quelque temps encore, et l'on a terminé les 1,662 kilomètres qui forment la ligne de l'Union en arrivant à la ville mormonne d'Ogden, dans l'Utah. Il serait assez intéressant de faire une échappée vers la capitale des Mormons, Salt-Lake-City, qui n'est qu'à 60 kilomètres d'Ogden, pour étudier sur place la vie et les mœurs de cette secte bizarre.

Changement de voitures à Ogden. C'est là que commence le Central Pacific. La ligne parcourt, en longeant souvent les flots bleus du Grand-Lac-Salé, la partie la moins peuplée de l'Utah. Dans les environs de Lucine, l'on entre dans le Nevada, un état montagneux situé, lui aussi, dans le bassin du Grand-Lac-Salé; pour le moment, c'est, à quelques exceptions près, purement et simplement le désert. La sauge forme à peu près toute la végétation; en été, les vents violents qui soufflent fréquemment sur cette solitude soulèvent des flots de poussière.

C'est ce qui explique comment, en traversant dans toute sa largeur (700 kilomètres) le haut-plateau d'une élévation de 1,200 à 1,800 mètres qui forme l'état de Nevada, le paysage offre si peu d'intérêt. Heureusement que de nouveaux détails viennent nous distraire. C'est d'abord la présence des Chinois qui ont coopéré si activement à l'établissement de la ligne et qui aujourd'hui encore sont fort employés aux travaux d'entretien. Ce sont aussi, et en masse compacte, les Peaux-Rouges,

Digitized by Google

tatoués, coiffés de plumes et accompagnés de leurs squaws. Ils ne répondent en rien aux descriptions qu'en ont faites les Fenimore Cooper, les Charles Sealsfield, les Longfellow et autres romanciers ou poètes, et la réalité dément le type de sauvage qu'avait rêvé notre enfance. Le travail est odieux au Peau-Rouge; c'est la chose des femmes, des squaws, qui doivent pâtir nuit et jour pour suffire aux exigences de leurs seigneurs et maîtres. Lors de l'ouverture de la ligne, pas un Indien n'a voulu, même à prix d'or, donner un coup de pioche.

Le Nevada est encore curieux à étudier au point de vue géologique. C'est, ou pour mieux dire, c'était une des plus riches régions argentifères de l'Union; mais, comme toute chose en ce monde, ses gigantesques ressources ne sont point inépuisables. Ainsi par exemple, la ville minière de Treasure-City, dans le district de White-Pine, située à une hauteur où le climat est trop variable pour être sain (2,793 mètres au-dessus du niveau de la mer), et où dans leurs chasses les Indiens eux-mêmes s'égarent rarement, comptait, lors de l'ouverture, quelques milliers d'habitants; il n'y vit aujourd'hui que cinq personnes. Tôt ou tard un semblable destin peut frapper les autres villes minières aujourd'hui florissantes, qui s'élèvent dans la région argentifère. D'ailleurs, de tous les états de l'Ouest, le Nevada est le seul dans la dernière décade qui non seulement n'ait point fait de progrès, mais même ait manifestement reculé par une décroissance progressive. Excepté Elko et Winnemucca, toutes les autres villes sont insignifiantes et n'ont aucun accroissement de population à signaler. L'agriculture est nulle; il n'y a pas une seule ferme entre les limites de l'Utah et le centre du Nevada, sur une longueur de plusieurs centaines de kilomètres.

Le Nevada n'a d'autres ressources que ses mines, et déjà elles sont presque épuisées, comme celles de Bonanga ou de Comstock.

Comstock avait découvert le plus riche filon argentifère de tout le Nevada. Il avait ouvert la mine, mais comme il en ignorait la valeur réelle, comme les fonds lui manquaient pour l'exploiter

Digitized by Google

énergiquement, il la vendit à un prix dérisoire. Au point de vue des bénéfices, cette mine d'argent, que l'aveugle hasard avait jeté entre leurs mains, fut comme une mine d'or pour ses successeurs. Comstock, inconsolable, se donna la mort à Bozema, dans le Montana. Le filon qui, par une sorte de dérision, porte encore son nom, rapporta plus de 300 millions de dollars par jour pendant un certain temps; mais aujourd'hui on le regarde comme épuisé.

Les autres chercheurs d'argent, comme Patrik Mac-Laughlin, Peter O'Riley, E. Penrod, J.-A. Osborn, ou d'or, comme John-A. Sutter, James-W. Marshall, eurent le même sort. Aucun ne semblait destiné à goûter les fruits de ses découvertes, et tous ils vendirent les gisements qu'ils avaient trouvés.

Maintenant, les trésors du Nevada sont en grande partie épuisés; la solitude la plus complète règne sur ses montagnes. Rien ne les décore qu'un tapis grisâtre de sauge (1).

Ces tristes images changent comme par un coup de théâtre, quand on quitte le Nevada pour entrer en Californie; c'est un nouveau monde. L'on fait à grand renfort de vapeur l'ascension de la Sierra-Nevada, chaîne de montagnes qui égale presque nos Alpes en longueur et en hauteur, mais qui les dépasse de beaucoup par le charme du climat, par ses merveilleuses forêts, par l'originalité du décor. A mesure que l'on monte, les fleurs, rares d'abord et comme timides, deviennent plus nombreuses et plus variées, des arbres sveltes élèvent leurs cimes élancées; l'air plus frais et plus agréable se remplit de senteurs balsamiques, les oiseaux font retentir gaiement leurs douces mélodies. Tantôt le train serpente le long de l'arête aiguë d'une crête plusieurs fois repliée sur elle-même, tantôt il traverse de sombres tunnels, tantôt il suit d'interminables abris-neige. Une échappée, malheureusement trop rapide, nous permet d'apercevoir profondément

(1) Néanmoins, d'après Williams, la production aurifère du Nevada était encore en 1884 de 3,500,000 dollars, la production argentifère de 5,600,000 dollars, soit 11,4 0/0 de la production aurifère totale des États-Unis, et 11,6 0/0 de leur production argentifère. (Note de la rédaction des *Mitteilungen*.)

Digitized by Google

au-dessous de nous le joli lac Tonnerre, aux eaux d'un bleu sombre. Peu après, l'on arrive au point le plus élevé atteint par la ligne dans la Sierra-Nevada, la station de Summit, à 2,146 mètres au-dessus du niveau de la mer.

A côté de ces beautés naturelles, il convient d'admirer les grands travaux, les moyens techniques ingénieux que l'on a dû employer pour surmonter victorieusement les nombreuses difficultés qu'offre la traversée d'une grande chaîne de montagnes. Ce qui attire particulièrement l'attention, ce sont les toits élevés contre la neige et les avalanches; par contre, ils provoquent un désagréable sentiment d'ennui en gâtant ou même en dérobant tout à fait les plus beaux points de vue. Il y a de ces abris-neige en bois, entièrement recouverts, qui, par leur raccord avec 15 tunnels, font une longueur ininterrompue de 56 kilomètres! C'est à peine si, en été, on ouvre çà et là quelques panneaux. Il y a même des stations comprises dans l'intérieur de ces abris-neige, qui s'écartent et s'élargissent pour leur faire place. A certaines distances sont percées, sur les toits, de hautes cheminées pour faciliter l'échappement de la fumée qui, en hiver, lorsque les toits sont couverts d'une neige épaisse, est très incommode et très fatigante. Lors de l'inauguration, il y avait beaucoup moins d'abris-neige que maintenant; d'ailleurs ils étaient fréquemment ouverts sur les côtés et les parois n'en étaient pas toujours planchéiées.

On retrouve, en descendant les pentes raides de la Sierra, les riants paysages qui en égayaient la montée, avec cette différence qu'une série de villes aux maisons basses, mais solides : Cesco, Dutch, Flat, Colfax, se pressent à la suite les unes des autres. La ligne se précipite au fond des fertiles vallées aurifères de la Californie, et, à travers ces plaines bénies, nous atteignons bientôt Sacramento, la capitale politique de cet état.

Ici encore, de nouveaux spectacles viennent nous charmer : un coup d'œil unique, inoubliable, est celui qu'offre par un beau jour d'été, et ils ne sont point rares dans ce pays ensoleillé de la Californie, un buisson entouré de colibris. Ces oiseaux minuscules, que d'abord on prendrait pour de gros

Digitized by Google

papillons, ne sont jamais isolés et forment des groupes qui gazouillent et voltigent à plusieurs pieds au-dessus du sol, sans jamais paraître se reposer. Leur joli plumage multicolore brille de loin, quand il est éclairé par les rayons du soleil. Par sa variété, par son inépuisable diversité, ce spectacle peut nous retenir et nous distraire des heures durant. On tue les colibris avec des sarbacanes et des boulettes de pain ou de terre glaise en guise de balles.

Autrefois, en quittant Sacramento, la ligne aboutissait à travers de splendides champs de blé à la baie de San-Francisco; depuis le printemps de 1880, on a ouvert une voie directe, plus courte de 77 kilomètres par Elmira et Bruiccia. Ce qu'il y a de plus intéressant sur cette nouvelle route, est l'immense bac à vapeur (à coup sûr le plus grand du monde entier), que l'on prend à Bruiccia pour traverser l'un des replis de la baie. On n'est pas moins surpris, en approchant de San-Francisco, de voir la ligne établie dans la baie elle-même, sur d'immenses pilotis, et cela sur une longueur de 4 kil. A Oakland, le point *terminus*, l'on monte sur un grand vapeur qui, en vingt-cinq minutes, nous mène à San-Francisco, le but de notre voyage.

(A suivre.) Émile RENARD.

Canal maritime de la Baltique à la mer du Nord (1).

Dans sept ans, la marine allemande sera complètement affranchie du Cattégat, ce Gibraltar du nord; dès aujourd'hui, l'Allemagne cessera sans doute de convoiter la presqu'île danoise.

Depuis cent ans déjà, un canal, celui de l'Eider, relie directement les deux mers du Nord; mais sa profondeur est de 3 mètres seulement, de nombreuses écluses le coupent, il n'est praticable que pour des bateaux de 30 mètres de longueur; les

(1) L'empereur d'Allemagne a inauguré solennellement, le 3 juin 1887, à Kiel, la construction de ce canal. — Sur le même sujet, voir notre *Bulletin*, année 1883, n° 24, p. 724; année 1886, n° 1, p. 1, et n° 4, p. 116.

Digitized by Google

voiliers mettent trois à quatre jours à le traverser et les petits vapeurs, un jour et demi.

Le canal dont le percement va commencer aura les dimensions suivantes : longueur : 98 kilomètres ; largeur au fond : 26 mètres ; à la surface : 60 mètres ; profondeur : 8m50. Section normale : 365mc50, c'est-à-dire six fois la section des navires de commerce fréquentant la Baltique, dont le tirant est de 6 mètres et la largeur, mesurée sur le pont, 12 mètres. Deux navires de ces dimensions pourront se croiser partout ; la profondeur de 8m50 suffit aux plus forts navires de guerre allemands.

A chaque extrémité (Brunsbüttel, sur l'Elbe, et Holtenau, à 9 kilomètres au nord de Kiel), le canal se termine par une écluse maritime. Cette disposition est rendue nécessaire par la différence des niveaux entre la mer du Nord et la Baltique, où la marée ne se fait pas sentir, du moins dans les parages de Kiel. Mais comme il n'y a aucune écluse intermédiaire, et que le canal sera éclairé au moyen de l'électricité, on estime à 10 kilomètres par heure la marche des navires dans le canal et à dix heures le temps requis pour la traversée.

En chiffres ronds, le coût est évalué à 200 millions, et les frais d'entretien à 2,500,000 francs par an. Le nouveau canal emprunte, dans presque toute sa longueur, le lit du canal actuel. Le péage est fixé à 95 centimes par tonne.

Quand nous habitions Kiel, il y a environ vingt-cinq ans, la population de la ville, y compris l'Université, s'élevait à 25,000 habitants ; elle dépasse aujourd'hui 50,000 habitants. Encouragés à beaucoup espérer de l'avenir par cette prospérité exceptionnelle due au développement de la marine de guerre allemande, les Holsteinois s'exagèrent peut-être les avantages que le canal leur procurera. Nous avons déjà reproduit dans le *Bulletin* (1) les appréciations sobres et lucides du comte de Moltke. Selon ce général éminent, les glaces fermeront le canal en hiver, le calme de l'été attirera les navires dans la voie gratuite du Cattégat, en aucun temps les navires allant à Hull ou au nord de ce port n'auront rien à gagner à dévier vers le sud

(1) Année 1886, n° 4, p. 116.

Digitized by Google

et à traverser le canal. Aussi, il faut le reconnaître, les ingénieurs allemands ne se font-ils pas illusion sur le revenu probable du canal. Ils y voient un chemin couvert entre le grand port naturel de Kiel et Wilhelmshafen, le grand port de la mer du Nord, dû à la persévérance allemande. La bouche de Holtenau est déjà fortifiée; celle de Brunsbüttel va l'être au moyen d'ouvrages formidables à Sainte-Marguerite, sur l'Elbe, en amont de l'écluse du canal.

Hambourg et Brême profiteront plus que toute autre ville de cette œuvre.

Voici, d'après les calculs des ingénieurs allemands, les économies de distance ou de temps offertes aux ports suivants; le point de la Baltique que l'on a choisi pour repère se trouve à l'intersection des lignes principales de la navigation sur cette mer, entre Torp, sur la côte suédoise, et l'île de Rügen, près de la côte de Prusse, à 55 degrés de latitude nord :

				GAIN
De Londres au point de repère par le Sund :		1,538	kilomètres	»
—	Canal :	1,095	—	443
De Leith au point de repère par le Sund :		1,352	—	»
—	Canal :	1,196	—	156

Prenant Cronstadt pour point de repère, les gains sont de 785 kilomètres pour Hambourg, de 596 kilomètres pour Brême, de 437 kilomètres pour Amsterdam, Rotterdam, Anvers et les ports français.

En durée l'économie sera, prenant toujours le centre commercial de la Baltique pour point de repère :

De 44h54'	pour Hambourg.	De 22h21'	pour Dunkerque.
32 32	Brême.	22 21	Londres.
27 42	Emdem.	15 19	Hull.
22 7	Amsterdam.	8 4	Hartlepool.
22 6	Rotterdam.	6 22	Newcastle.
22 7	Anvers.	3 35	Leith.

N. B. — Ces calculs impliquent une marche de 20 kilomètres en mer et de 10 kilomètres en canal.

Ces données permettent d'estimer avec exactitude la valeur du canal de la Baltique pour le commerce français et le commerce européen en général. En chiffres ronds, nos armateurs

Digitized by Google

ont à comparer les frais d'une journée de navigation et le montant d'une taxe de 1 franc par tonne, les dangers du Skagen et ceux très sérieux des bouches de l'Elbe. Les Allemands comptent sur le passage de 18,000 navires mesurant 5,500,000 tonnes et sur un revenu net de 2,50 0/0.

Quoi qu'il en soit, il ne s'agit pas ici d'une entreprise commerciale, mais d'une mesure toute militaire. Dans le premier cas, le tracé plus court de Husum-Sleswig-Eckernförde ou l'approfondissement du canal de Stecknitz entre Lübeck et l'Elbe aurait été préférable; tous deux avaient de nombreux partisans, le dernier eût aidé à relever la prospérité déchue de la vieille ville hanséatique. Le gouvernement allemand a surtout envisagé le côté militaire et s'est chargé des frais. La création récente, et infiniment plus difficile de Wilhelmshafen est un sûr garant du succès technique.

Oxford, 10 juin 1887.

A. Manier,
Membre correspondant.

Nouvelles du Soudan français.

Ces nouvelles nous ont été envoyées du Soudan français au commencement de mai 1887.

Expédition contre Mahmadou Lamine. — Parties d'Aroundou et de Diamou (1), les deux colonnes françaises convergentes se sont rencontrées, au jour indiqué, le 25 décembre 1886, sous les murs de Diana, la place d'armes du marabout Mahmadou Lamine. Ce fanatique, abandonné par un grand nombre de ses partisans, effrayés par la leçon un peu rude que nous avions infligée quelques jours auparavant à deux villages qui avaient voulu résister, a décampé. Le colonel Gallieni a lancé à sa poursuite une colonne volante, qui lui a infligé une sanglante défaite sur les bords du Niériko et l'a rejeté définitivement dans le Niani, non loin du poste anglais de Marc-Carthy, sur la Gambie, à 500 kilomètres de Bakel.

(1) Voir notre *Bulletin* du 20 juin 1887, n° 12, p. 353.

Digitized by Google

Le protectorat français sur la Haute-Gambie. — Le colonel Gallieni n'a pas voulu pousser à outrance sa victoire, et dans un intérêt politique et commercial que l'on comprendra, il a amené non sans peine les pays du Ouli, du Diaka, du Niéri, du Tiali, du Gamou, situés sur la Haute-Gambie, à se placer sous notre protectorat et à diriger désormais toutes leurs caravanes vers Bakel. Aujourd'hui, toute la route de Bakel à la Gambie, entre la Falémé et le Fouta-Djallon, ne traverse que des pays sur lesquels aucune autre nation n'a le droit de mettre la main.

Missions topographiques; extension du protectorat français. — Au point de vue topographique, nous avons sillonné le pays dans tous les sens et fait connaître la vallée du Niériko, celle de la Haute-Gambie et les parties de la Falémé non explorées jusque alors. Des officiers topographes ont tracé les routes des deux colonnes qui, au retour, se sont dispersées en un grand nombre de petits détachements pour embrasser le plus de terrain possible et mieux déterminer le système orographique et hydrographique de cette région.

De plus, deux missions d'officiers ont quitté la colonne à Diana pour faire connaître les contrées entre la Falémé et le Tinkisso (bassin du Haut-Niger). L'une, avec le lieutenant Reichemberg, a parcouru de nouveau la région visitée en 1884 par le Dr Colin, c'est-à-dire le Diébédougou, le Kamana, le Tambaoura et en a dressé la carte; les conquêtes géographiques de cette mission sont le Bambougou sud, le cours de la Falémé entre Sansandig et Satadougou, village où Mungo-Park avait franchi la Falémé au retour de son premier voyage. Tous ces pays riches en or ont été placés sous le protectorat français et ouverts à notre commerce de Médine et de Bafoulabé.

La deuxième mission, avec le capitaine Oberdorf, a franchi la Gambie à Badon et à Médinakonta, puis la Falémé à Erimana, et a gagné Dinguiray, que nul Européen n'avait encore visité. Elle s'est dirigée ensuite sur Kita par le Koullou, ayant fait connaître les cours supérieurs de la Gambie, de la Falémé et du Bafing et le système orographique de cette région. Le Sirimana, le Bélédougou, le Niocolo, le Foutafa, le Dinguiray

Digitized by Google

et le Koullou ont été placés sous le protectorat français et ouverts à notre commerce. Leurs chefs nous ont remis quelques-uns de leurs enfants pour l'école de Kita. Le pays de Dinguiray surtout, dont le chef est un frère d'Ahmadou, est une précieuse acquisition; il a été l'objet de nombreuses tentatives anglaises que nous venons ainsi de réduire à néant.

Enfin, une troisième mission avec le capitaine Martin, quittait Médine et plaçait le Niambia et autres pays au sud, entre Kayes et Médine, sous notre protectorat.

Construction de routes. — Le colonel Gallieni a fait faire, entre Bafoulabé et le gué de Toukolo, une vraie route de France avec ponts en bois, fossés, remblais, etc. Un service de cantonniers assurera l'entretien de cette route pendant l'hivernage. Le colonel a voulu prouver qu'il était parfaitement possible d'avoir un réseau de routes dans le Soudan. Grâce à nos relations personnelles avec les chefs du pays, ceux-ci ont fourni *gratuitement* trois cents manœuvres qui travaillent maintenant avec activité sous la direction de nos officiers et sous-officiers, de sorte que le coût kilométrique de la route sera très faible.

Prolongement du chemin de fer vers Bafoulabé. — Le chemin de fer va également, par le même procédé, atteindre le kilomètre 94, et l'on espère que la voie pourra l'année prochaine être achevée jusqu'à Bafoulabé. Ce point a une grande importance commerciale et nos traitants ont hâte de voir le chemin de fer y aboutir pour aller s'y installer. Ils pourront étendre leurs transactions dans le nord, dans le Tomora, pays des grains, bestiaux, gommes; dans le sud, dans le Bafing, pays de l'or, du caoutchouc, de la gutta-percha, de l'ivoire; dans l'est, dans le Fouladougou, pays du riz et de l'arbre à beurre. Mais pour cela il faut la voie de communication et l'on espère l'avoir l'année prochaine.

Toutes nos escales ont fait des travaux de voirie considérables, des plantations d'arbres splendides et on peut lire à Kayes, Médine, Kita, Bammako, etc., les noms des rues Faidherbe, Mage, etc.

Digitized by Google

Écoles. — Pour les écoles, grâce aux 4,800 francs envoyés et au dévouement de tous, elles fonctionnent admirablement. Tous les villages malinkés ont envoyé au colonel Gallieni les fils de chefs, et il espère que nous n'assisterons plus à ce spectacle de voir les indigènes parler anglais dans les villages des rivières du sud, tandis que les habitants de nos possessions ne parlaient pas un mot de français.

La colonne de ravitaillement a quitté le camp de Diamou le 20 février 1887; elle a effectué son retour à Kayes, le 6 mai.

Ligne de ravitaillement. — Tous nos forts ont été restaurés et réparés complètement.

Les indigènes, attirés par l'appât de nos étoffes, étendent leurs cultures. Beaucoup s'échappent des états d'Ahmadou et viennent se réfugier sur notre ligne de ravitaillement; les captifs sont libérés immédiatement et réunis dans les nouveaux et beaux villages qu'ils fondent ainsi entre nos postes. L'un de ces villages, non loin de Bafoulabé, s'appelle « Francékoura », le nouveau Français. Nous commençons ainsi à attaquer la plaie de l'esclavage et à faire servir les libérations au peuplement des territoires que traverse notre ligne de ravitaillement. Tous ces gens-là ont leurs fils aux écoles voisines; quelques-uns sont apprentis de nos maçons, charpentiers, forgerons, armuriers; ils nous fourniront sous peu d'excellents ouvriers et une main-d'œuvre à bon marché qui sera bien supérieure à celle des Chinois et des Marocains, qui n'ont pu vivre sous le climat insalubre du Haut-Fleuve.

Nouveau traité avec Samory; les états de Samory sont placés sous le protectorat français. — La mission du Ouassoulou a franchi le Niger dans les premiers jours de février. Le traité conclu l'année dernière avec Samory (1) consacrait la paix, mais laissait à ce chef nègre tous les territoires de la rive gauche du Niger jusqu'à Kita, ce qui nous interdisait toute organisation sérieuse de la vallée du Bakhoy et permettait aux sofas de Samory de venir enlever des captifs jusque sous les murs de nos postes.

(1) Voir notre *Bulletin*, année 1886, n° 16, p. 487.

Digitized by Google

La mission avait pour instruction de prendre comme limite de nos possessions respectives le cours du Niger et de son affluent le Tinkisso, en même temps que de placer sous le protectorat, purement nominal d'ailleurs, de la France tous les états de l'almamy arrachés ainsi à l'influence anglaise. La mission a pleinement réussi et le traité du 23 mars 1887, en affranchissant nos marchandises de tous droits, consacre en même temps nos revendications. Le Niger et le Tinkisso depuis ses sources constituent donc désormais la limite entre Samory et nous; de plus, ce souverain place sous notre protectorat tous ses états de la rive droite : Timani, Lokho, Tambakha, Talla, Tamisso, Houbou, Boilo, Moribélédougou, Balya, Diouma, Kéniéra, Ouassoulou, Kabadougou, Kentiladougou, Ouorodougou, Bana, Baninko. Nos pays protégés s'étendent donc sur la rive droite du Niger depuis Ségou jusqu'à Sierra-Leone et à la république de Liberia. On voit que, cette année, nous aurons fait un grand pas dans le sud et que nous aurons de ce côté donné pas mal d'air à notre ligne de postes.

Mission Tautain dans le nord du Bélédougou. — L'œuvre géographique de la mission est très considérable. Vers le nord, la mission Tautain est en route. L'ancien compagnon de voyage du colonel Gallieni est avec le lieutenant Quiquandon, qui a déjà visité une partie de la région. La mission dépassera sans doute le grand marché de sel de Goumbou; elle a pour instruction, au point de vue politique, de placer sous le protectorat français les états qui ne sont pas encore sous ce protectorat; au point de vue topographique, de lever toute la partie nord du Bélédougou non encore connue; au point de vue commercial, d'ouvrir la voie sur Bammako aux caravanes maures venant de Tombouctou; à un point de vue général, de préparer pour novembre prochain un voyage par terre sur Tombouctou.

La canonnière « le Niger ». — Passons maintenant à la canonnière ou plutôt aux canonnières que nous avons sur le grand fleuve du Soudan. La première, le *Niger*, transportée de France à Bammako, morceau par morceau, en 1884, est toute

Digitized by Google

parée pour son voyage; elle prendra le large dans les premiers jours de juin 1887, à destination de Tombouctou ou plutôt de Kabara, port de Tombouctou.

Le colonel Gallieni a remis à son commandant, le lieutenant de vaisseau Caron, les instructions les plus détaillées. Il a pu de plus s'aboucher avec les chefs du Macina, du Haoussa et du pays de Tombouctou, auxquels il a annoncé l'arrivée de la canonnière. En somme, tout ce qu'il était possible de faire pour que le voyage réussisse a été fait. Le commandant Caron, le sous-lieutenant d'infanterie de marine Lefort et le docteur Jouenne qui ont cette belle mission, enviée de tous, sont pleins d'entrain et d'espoir. Il faut espérer qu'ils réussiront cette fois et que la canonnière française aura l'insigne honneur d'arriver la première à Kabara, en dépit des efforts des Anglais pour nous y devancer par le Bas-Niger.

La canonnière « le Mage ». — Pour être moins brillante, la deuxième tentative n'en aura pas moins une très grande importance.

On se souvient des énormes difficultés de transport de notre première canonnière. Le général Faidherbe et l'amiral Aube ont donc émis l'idée qu'il serait peut-être possible, avec les bois du pays, de construire à Bammako une coque de canonnière, pour laquelle on n'aurait qu'à envoyer la machine de France. Jusqu'à cette année, cet essai n'avait pas réussi; aujourd'hui, la question est résolue.

Le *Mage*, dont les chantiers ont été inaugurés le 10 février, a été baptisé le 5 avril (1). Il flottera le 1er juin. Les difficultés de construction ont été énormes, puisqu'il fallait aller chercher le bois à deux et trois kilomètres dans les forêts. Mais l'essai a abouti. Vienne maintenant la machine démontée, et le *Mage* ira fouiller les affluents de l'extrême Haut-Niger, le Tinkisso, le Milo, et protégera nos chalands du commerce dans une région riche. Le colonel Gallieni a d'ailleurs fait construire quelques embarcations de plus petit modèle, qui pourront également servir aux officiers de Bammako, aux traitants, etc.

(1) Voir notre *Bulletin* du 20 juin 1887, n° 12, p. 379.

Digitized by Google

Extension française dans le Sud. — Donc, le Soudan français s'étend de plus en plus vers le sud. Notre prochain établissement sera à Siguiri, au confluent du Niger et du Tinkisso. A la prochaine campagne, le colonel Gallieni espère pouvoir donner la main à nos postes des rivières du sud, Benty ou Boké. Le Fouta-Djallon sera entièrement tourné, et il ne nous restera plus qu'à nous implanter dans ce magnifique pays sain, puisqu'il est à 800 ou 1,000 mètres d'altitude, ayant toutes les cultures, riche en bestiaux, en produits divers; immense champ commercial, que le colonel Gallieni essaiera d'ouvrir pratiquement à nos compatriotes, et qui est, d'ailleurs, bien convoité par les Anglais et même par les Allemands. Nos rivaux ont pour tactique de pousser Samory sur l'almamy de Timbo, afin que celui-ci vienne leur demander protection. Inutile de dire que le colonel ne laissera pas exécuter facilement ce projet. Il a gagné la première partie en décidant Samory à placer tous ses états sous notre protectorat. Il espère gagner la seconde en allant fonder la capitale du Soudan français à Timbo.

Traité avec Ahmadou. — Ahmadou, ancien hôte du colonel Gallieni, lui a écrit les lettres les plus gracieuses depuis son arrivée. Il lui a fait les avances les plus extraordinaires, dont le colonel s'est hâté de profiter. Il vient d'envoyer à sa signature un traité par lequel Ahmadou mettra sous notre protection tous ses états présents et futurs, entre le Sahara et nos possessions.

Excursion de la section du Sud-Ouest du Club Alpin français au Pech-de-Beyre.

Le 8 mai 1887, huit touristes de la section du Sud-Ouest du Club alpin français partaient de la gare de Bordeaux Saint-Jean, à sept heures et demie du matin, par l'express de Cette. Ils arrivaient à neuf heures et demie à Aiguillon, où je les attendais à la gare pour leur servir de guide. Nous commandions un bon déjeuner chez Pages, à l'hôtel du Tapis-Vert. Ma voiture nous portait ensuite au bas du chemin escarpé de l'Hermitage et allait nous attendre chez mon excellent ami M. Amblard, à Laffont.

Digitized by Google

Nous gravissions à pied la montée raide de l'Hermitage, nous commencions notre tournée par le beau point de vue de la vallée du Lot. Malheureusement, bien contrariés par les circonstances météorologiques, aussi défavorables que possible, c'est à peine si nous pouvions voir Clairac. Lorsque le temps est clair, on voit le Lot serpenter pendant plusieurs lieues ; Clairac, son pont suspendu, ses minoteries, la tour pittoresque de son église, sa nouvelle mairie, son beau temple protestant, ses ravissantes villas, ses collines plantées de pruniers qui produisent les meilleures prunes d'Agen ; Laffitte, Lacépède, Montpezat, Laparade, sur sa colline élevée ; toute la vallée du Lot jusqu'à Sainte-Livrade, Villeneuve et Penne.

Nous commencions ensuite à suivre la crête. De l'Hermitage on domine Pelagat, Aiguillon dont on voit les deux ponts : celui en maçonnerie de la grande route de Bordeaux à Toulouse et le pont tubulaire métallique du chemin de fer de Bordeaux à Cette ; ses belles minoteries, la flèche aiguë de son clocher moderne, un des plus élégants du département ; les mansardes couvertes en ardoises du château transformé en magasin des tabacs, que la Révolution ne laissa pas aux ducs d'Aiguillon le temps de terminer ; Lagarrigue avec son église, Galapian avec son clocher, Saint-Salvy sur sa colline, les coteaux qui dominent la rive droite de la Garonne entre Aiguillon et Port-Sainte-Marie. Au pied de ces collines se montre la pittoresque église de Saint-Côme, et au-dessus le clocher de Montagnac. Continuant à suivre la crête, nous voyons la grande courbe du chemin de fer entre Nicole et Aiguillon suivie par un long train de marchandises, le confluent du Lot qui se divise en deux branches, le canal récemment construit pour améliorer la navigation du Lot, la Garonne serpentant dans la vallée, le magnifique pont suspendu et la jolie église neuve du Port-de-Pascau ; à l'horizon méridional, la belle tour carrée d'Espiens, les ruines si pittoresques du château féodal de Mongaillard, le château historique et l'église de Xaintrailles ; plus près de nous, dominant la vallée de la Baïse, le beau château de Buzet, la tour ronde et le vieux clocher de l'ancienne église. Au pied de la butte que ces trois monuments, le château, la tour ronde et le vieux clocher, couronnent d'une manière si pittoresque, la petite ville commerçante de Buzet, avec son église ogivale moderne dont le clocher en pierres de taille est si élégant. Un rideau de peupliers nous indique le tracé du canal latéral à la Garonne. En le suivant, nous voyons Damazan, un des chefs-lieux de canton de l'arrondissement de Nérac ; sa gendarmerie, son clocher à flèche couverte en ardoises, sa jolie promenade, son école de filles récemment construite. Un peu plus au nord et dominant le canal latéral à la Garonne, se montre le clocher neuf en pierres de taille de l'église de Lompian, un des plus beaux de la contrée, dû à la générosité d'une demoiselle fort riche.

Digitized by Google

Au delà nous découvrons les bois de pins des landes, au-dessus desquels s'élève le pittoresque clocher de l'église de la Madeleine; plus au nord, Puch avec sa grande église au toit rouge, encore dépourvue de clocher; puis Razinet; à l'horizon occidental, le magnifique château moderne et l'église de Moncassin (canton de Casteljaloux). Le château de Moncassin a été construit par son propriétaire actuel, M. Drouillet de Sigalas. Continuant à suivre la crête qui domine le charmant village de Nicole et le confluent du Lot, nous arrivons au-dessus du parc de Laffont, et enfin du point de vue donnant sur le nord nous voyons la Garonne serpenter jusqu'à Marmande; à nos pieds se montrent la gare de Nicole, qui expédie tant d'abricots; Monheurt, sur la rive gauche du fleuve, jadis petite ville forte concédée aux protestants, qui soutint un siège mémorable et fut détruite sous Louis XIII. Nous voyons la grande route traverser le village de Ayet et le chemin de fer la franchir sur un pont métallique biais près de la gare de Nicole et suivre par Une, le pied des collines jusqu'à Tonneins. Cette ville de 8,000 âmes, une des plus grandes du département, attire nos regards; nous remarquons l'église Saint-Pierre avec sa tour ronde, le nouveau temple protestant construit dans le style roman et couvert en ardoises, la manufacture des tabacs surmontée de sa haute cheminée, à laquelle Tonneins doit toute son importance; le toit rouge de la nouvelle église Notre-Dame construite dans le style roman, une des plus grandes du département, qui attend encore son clocher; la place du Château avec ses belles constructions, enfin le pont suspendu sur la Garonne, à côté duquel se montre le nouvel abattoir. Nous remarquons les remblais de la ligne en construction de Tonneins à Villeneuve, qui franchit par le long tunnel de la Moncambette la crête qui sépare les vallées de la Garonne et du Lot et est achevée jusque près de Clairac et de Sainte-Livrade à Villeneuve; entre Clairac et Sainte-Livrade le premier coup de pioche n'est pas encore donné.

En suivant avec nos lunettes la ligne de Bordeaux, nous remarquons Fauillet, Fauguerolles, station du chemin de fer où nous voyons une tour élevée construite dans un parc qui appartient à M. Arago; plus à l'est se montrent Gontaud et l'église moderne, surmontée d'un élégant clocher, de Saint-Pierre Nogaret. Cette longue ligne blanche de maisons, c'est Marmande, une des sous-préfectures du département de Lot-et-Garonne, aussi peuplée que Tonneins; nous remarquons le nouveau magasin de tabacs en feuilles et la coupole quadrangulaire qui surmonte le clocher de la belle église paroissiale de Marmande, classée parmi les monuments historiques; une bonne lunette est nécessaire pour voir tous les détails de Marmande. Au delà se montre la flèche en pierres de taille, élégante et ancienne, du clocher de Sainte-Bazeille, station du chemin de fer. En descendant la Garonne, au-dessous de Tonneins, nous voyons la jolie

Digitized by Google

église de Lamarque, Lagruère, le Mas-d'Agenais, gros chef-lieu de canton de l'arrondissement de Marmande, situé sur la rive gauche de la Garonne qu'on y traverse sur un beau pont suspendu; le Mas-d'Agenais est difficile à trouver, son église romane ayant perdu sa flèche couverte en ardoises, qui n'est pas encore remplacée par un clocher moderne. Non loin de cette dernière petite ville se montre le château en briques de Calonges, qui a appartenu aux ducs de Laforce et qui, malgré son état actuel de délabrement, est encore imposant. Entre le Mas-d'Agenais et Marmande, la Garonne, que longe le canal latéral à la Garonne, arrose Caumont et Fourques; au delà de Marmande, Couthures, puis Meillan, chef-lieu de canton, sur la limite des départements de Lot-et-Garonne et de la Gironde et bien situé sur une colline; cette localité possédait autrefois une tour qu'on apercevait d'une distance énorme et qui avait donné lieu au proverbe: « Qui voit Meillan n'est pas dedans »; le canton de Meillan élève de magnifiques bestiaux. Deux clochers se montrent à l'horizon septentrional : l'un est celui d'Escassefort (canton de Seyches), situé sur la route de Marmande à Miramont, l'autre, celui de Caumont (canton de Meillan), sur la limite de l'arrondissement de Bazas (Gironde).

Malheureusement, les circonstances météorologiques, aussi défavorables que possible, nous ont privés, le 8 mai, de ce merveilleux panorama, la première belle vue que j'aie contemplée dans ma vie et une des plus belles que j'apprécie, même après avoir joui de celles du Pic du Midi, de Bigorre, du Cagyre, du mont Ventoux, du col de Balme, du Brevent, du Puy-de-Dôme, du pic de Sancy, du Plomb du Cantal, de l'Etna, dans des circonstances aussi favorables que possible. C'est à peine si nous avons pu voir Aiguillon, le Port-de-Pascau, Clairac, Monheurt et Tonneins; tout le reste était rendu absolument invisible par un épais brouillard. Du point de vue donnant sur Tonneins et Marmande, nous redescendions par le magnifique parc de Laffont et ma voiture stationnait au château pour nous ramener à Aiguillon, où un excellent déjeuner nous attendait à l'hôtel Pages.

Arrivés à midi à Aiguillon, les alpinistes en repartaient à une heure et demie dans ma voiture pour Port-Sainte-Marie; après avoir visité cette petite ville qui a tant de cachet, ils reprenaient à trois heures quarante-cinq minutes le train express pour Bordeaux.

Tous les membres de la Société de géographie du Sud-Ouest qui tiendraient à contempler la vue si belle du Pech-de-Beyre sont invités à gravir cette colline avec moi, ils n'ont qu'à m'écrire; je suis à leur disposition tous les jours, excepté le dimanche; je les prendrai, soit à la gare de Nicole, soit à celle d'Aiguillon. On peut très bien arriver le matin à Nicole à huit heures et demie du matin par le train omnibus et repartir à midi pour

Digitized by Google

Agen et Toulouse, ou à deux heures et demie par train omnibus, ou à quatre heures, par train express, d'Aiguillon pour Bordeaux. Je voudrais faire connaître ce beau point de vue si facilement accessible; deux heures et demie ou trois heures suffisent pour faire la promenade.

La vue du Pech-de-Beyre est certainement la plus belle du département de Lot-et-Garonne, une des plus belles de la région, la plus étendue qu'on puisse contempler sur la vallée de la Garonne entre Bordeaux et Toulouse; la ligne de Bordeaux à Cette, une des mieux desservies de France, facilite cette excursion qui exige une bonne lunette. La mienne, qui a fait l'ascension de l'Etna, est à la disposition des promeneurs qui voudraient contempler avec moi notre merveilleux panorama, remarquable surtout par deux cours d'eau, la Garonne et le Lot, qu'on suit pendant bien des lieues; les vues de Xaintrailles, de Mongaillard sont fort étendues, mais manquent d'eau.

Henry Courtois,

Membre du Groupe géographique du Sud-Ouest (section d'Agen).

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST.

SECTION CENTRALE

Punch offert aux conférenciers.

Le lundi soir 13 juin 1887, à huit heures et demie, une réunion d'un caractère intime rassemblait, dans un des salons du café de Bordeaux, les membres du Bureau de la Société de géographie commerciale de Bordeaux et des invités auxquels notre Bureau avait voulu donner un témoignage particulier de reconnaissance et de sympathie.

On sait les services que nous rendent les conférences, l'attrait qu'elles exercent et la part qu'elles ont dans le recrutement de notre Société. Les membres de notre Bureau s'étaient associés pour offrir un punch aux conférenciers qui se sont fait entendre dans nos séances publiques et qui résident à Bordeaux : M. le lieutenant-colonel Mignot, du 144e de ligne, et M. le Dr Morache, directeur du service de la santé du 18e corps d'armée. A cette fête de famille, notre Bureau avait convié, ainsi que nos présidents d'honneur, M. le général Cornat, commandant le 18e corps

Digitized by Google

d'armée; M. le général Galland, commandant la 35e division d'infanterie; M. le général Béhague, commandant la 70e brigade d'infanterie; M. le colonel Bernard, commandant le 144e régiment de ligne; M. Lacouture, commissaire général de la marine.

Notre Bureau avait également convié, à titre d'invités, MM. les officiers, membres de notre Société, qui résident à Bordeaux. Nous n'avions pas seulement à cœur de donner à l'armée un témoignage de cette affection que tous les Français éprouvent pour elle; nous voulions lui exprimer notre gratitude pour les services qu'elle ne cesse de rendre à la science géographique et pour la part que ses représentants prennent aux travaux de notre Société.

Les membres du Bureau étaient presque tous présents au punch du 13 juin. M. le Dr Azam, président du Groupe géographique du Sud-Ouest, était retenu hors de Bordeaux par les soins à donner à un ami gravement malade; M. Marc Maurel, président de la Société de géographie commerciale de Bordeaux, avait été appelé loin de notre ville auprès d'un membre de sa famille.

M. le général Béhague, M. le colonel Bernard assistaient à notre réunion. M. Hubert Prom y représentait la Chambre de commerce dont il est le président. MM. les généraux Cornat et Galland, M. le maire de Bordeaux, M. le commissaire général de la marine, M. le Dr Morache s'étaient gracieusement excusés. Ceux des officiers, membres de notre Société, qui n'étaient pas au camp de Saint-Médard, s'étaient joints à nous.

Le plus ancien de nos vice-présidents, M. Henri Lanneluc, présidait la réunion. Après avoir remercié nos invités de l'honneur qu'ils nous faisaient et après avoir communiqué les regrets exprimés par ceux d'entre eux qui ne pouvaient être présents parmi nous, il a été l'interprète chaleureux de notre attachement pour les représentants de notre armée; il a dit notre reconnaissance pour nos conférenciers, et en particulier pour M. le lieutenant-colonel Mignot et le souvenir que notre Société conservera de ses importantes communications géographiques.

M. le général Béhague a remercié notre Société de ses affectueux témoignages et manifesté dans les termes les plus gracieux l'intérêt que lui inspirait notre œuvre. — M. le lieutenant-colonel Mignot, à son tour, a remercié notre Société de l'accueil qui lui était fait par elle.

La conversation est ensuite devenue générale. Divers toasts ont encore été portés. M. Hautreux, lieutenant de vaisseau, vice-président de notre Société, a célébré le souvenir de ses frères d'armes et de la marine. M. Ferdinand Schrader, vice-président de notre Société, a porté un toast au commerce, comme à l'une des forces vives de la France, et M. Hubert Prom a exprimé, envers notre Société, les meilleurs sentiments de la Chambre de commerce qu'il préside.

Digitized by Google

M. le lieutenant-colonel Mignot a donné lecture de la pièce de vers qui suit et qu'il avait composée à l'occasion de notre réunion :

Au 144e Régiment d'infanterie.

MONTMIRAIL

(11 février 1814)

I

L'Europe contre nous s'était levée en masse;
Et l'étendard sacré de notre régiment
Incarnait une part de vaillance et d'audace
De notre antique race,
Qui prit : **Vaincre ou Mourir!** pour cri de ralliement.

Mon régiment! ô cent quarante-quatrième!
Pour chanter les hauts faits dont tu fus le héros,
Il faudrait non des vers; mais le canon lui-même,
Pour tonner le poème
Qui vibre dans mon cœur en impuissants échos.

Dans ces jours à jamais sombres et grandioses,
Où l'étranger foula notre vieux sol natal,
Où tant de sang rougit nos horizons moroses,
Oh! que d'apothéoses,
Méritent les martyrs de ce cycle fatal.

O mil huit cent quatorze! Aube de nos années...!
Nos bataillons réduits luttaient face au Levant...
LUTZEN, BAUTZEN, LEIPZIG et CHAMPAUBERT! Journées
De luttes acharnées,
Où nos pères tombaient, mais toujours en avant!

Quels soldats et quels chefs! qu'en vain le fer mutile!
Le régiment leur doit son renom éternel...
Un d'entr'eux resplendit de gloire indélébile,
C'est BOUDIN DE ROVILLE!
Le plus vaillant de tous : c'était leur colonel.

Le sang de ses soldats aux bravoures muettes
Lui valut en vingt jours les étoiles d'argent;
Mais, après comme avant, on vit ses épaulettes
Si près des baïonnettes,
Qu'il fut percé deux fois aux côtés d'un sergent.

La discipline alors, chaîne sainte et sublime,
Liait grands et petits comme un divin serment :
De tous ces serviteurs, forts d'un vœu magnanime,
La pensée unanime,
Plaçait dans le Drapeau le cœur du régiment.

Digitized by Google

Le Régiment ainsi, va, Colonel en tête,
L'étendard au milieu! Tous les jours un combat!
C'est un lion blessé que nul danger n'arrête,
L'âme toujours en fête,
Tant que le fusil part! tant que le tambour bat!

La ROTHIÈRE et VAUXCHAMPS ont rouvert sa blessure
En le heurtant vingt fois au Prussien bousculé;
Mais c'est à MONTMIRAIL qu'il donna sa mesure
Dans sa marche si sûre
Sur le corps de SACKEN par RICARD acculé.

II

Excité par l'écho de Fère-Champenoise,
Où de simples faucheurs ont formé le carré,
Il se rue à son tour, dans sa fureur gauloise,
Sur l'Allemand qu'il toise,
Et dont, en un clin d'œil, le chemin est barré.

C'est que le Régiment, dans toute sa carrière,
Est réputé par tous comme un manœuvrier,
Qualité sans laquelle on n'obtient à la guerre,
Nulle victoire entière,
Comme sous Montmirail, le onze février.

Tout le corps de Sacken, comme pris à la gorge,
S'entasse, en s'éloignant des murs de Montmirail;
Mais passe entre nos rangs, comme au fond d'une gorge,
Où la déroute forge
Des tombeaux allemands le funèbre attirail.

A son tour enserré par l'armée en furie,
Le Régiment faillit combattre à reculons,
Cerné de toutes parts... quand une batterie,
De grosse artillerie
Aux masses d'ennemis fait tourner les talons.

De Roville entraînant sa tête de colonne,
Accourut l'œil en feu, son drapeau dans la main!
Sur son front, souriant au feu qui l'environne,
Dieu met une couronne
D'invisibles lauriers rouges de sang humain.

Par monceaux, près de lui, les cadavres s'entassent...
Aux collets des habits le drap des numéros
Est troué, déchiré, car les balles qui passent
Folles d'effroi, se lassent
De tuer ces conscrits qui sont tous des héros.

Marmont même s'émeut de nos pertes énormes...
Roville tombe encor dans ce gouffre embrasé;
Les morts jonchaient le sol de leurs vieux uniformes
Dépenaillés, informes
Qu'admirait, malgré lui, l'adversaire écrasé.

Digitized by Google

Un Capitaine... Chantre ensanglanté, se penche
Sur un autre officier, son ami Tarrissan...
Leur sang coule... Leur voix commande : A l'arme blanche!
Et, comme une avalanche,
Le Régiment près d'eux bondit en frémissant....

III

Soixante-sept combats, en trois mois! pris vingt pièces
De canon! Six drapeaux! Fait cinq cents prisonniers!...
Nous!... leurs fils, soyons prêts sans cris, mais sans faiblesses,
A tenir les promesses
De ces preux dont le sort nous fit les héritiers.

Leur bonne humeur constante et leur mâle attitude
Faisaient bondir d'orgueil Marmont aux cheveux gris
Et le vieil Empereur, cœur de bronze, âme rude,
Brisé d'inquiétude,
Qu'un choc suprême attend sous les murs de Paris.

Ah! l'héritage est lourd! Oui! mais noblesse oblige;
Et quand notre drapeau figure un tel blason,
Sachons que les enfants ne doivent leur prestige
Qu'au glorieux vestige
D'un passé d'où sortit l'honneur de la maison.

IV

Au soir, la lune pâle éclaira nos trophées...
Les plaines de Champagne ont de rudes hivers :
On entendit au loin des plaintes étouffées
Que de sanglantes fées
Poussaient par les chemins de neige recouverts.

Je reconnais vos voix, Muses de la Patrie!
Je comprends vos sanglots... Vos accents éplorés
Crient aux soldats obscurs et que l'histoire oublie,
Qu'en votre plainte amie,
Tient l'immortalité des braves ignorés.

Montmirail! Montmirail! ô cité! tu tressailles
Toujours au souvenir de ces hommes d'airain.
Ton nom est le plus beau de toutes les batailles
Qu'au fond de ses entrailles,
La Gaule exalte encor d'un amour souverain.

V

O cent quarante-quatre! ô le plus pur des signes
Qui parent nos képis de ses rayons ardents!
Un labeur incessant peut seul nous rendre dignes
De porter ces insignes
Que le Père a transmis à ses fiers descendants.

Digitized by Google

Dans l'accomplissement de nos devoirs austères,
Officiers et soldats nous vivons enchaînés,
Nos cœurs, toujours trempés aux flammes salutaires
Des vertus militaires,
Battent à l'unisson du cœur de nos aînés.

Leur Gloire nous est chère et l'avenir est large;
Leur souffle électrisant vibre dans nos clairons.
Plus prompt que de leur temps notre fusil se charge,
Et quand battra la charge
Ce qu'on fit sous Roville, eh bien, nous le ferons!

Toast.

Le temps n'est pas si loin, certe, où nos camarades
Du cinquante-septième ont conquis un Drapeau!
Chabal(1) à Mars-la-Tour, au sein des fusillades
Reçut les accolades
De la Victoire, hélas!... descendue au tombeau.

Enfin je veux unir la cité Bordelaise,
Avec mon colonel et notre général.
Dans un seul toast, louant la Science française,
A qui, ne vous déplaise!
Votre suffrage assure un éclat idéal.

Unissant dans un dernier toast des absents qui nous sont chers, M. Lannéluc a rappelé le souvenir de ceux qui travaillent si vaillamment à répandre l'influence française et la civilisation dans le Soudan occidental, et en particulier de M. le lieutenant-colonel Gallieni et de M. le commandant Vallière.

Nous nous sommes séparés vers onze heures du soir, heureux de cette réunion cordiale et des sympathies échangées. J. G.

Extrait du procès-verbal de la réunion du Bureau de la Société de géographie commerciale de Bordeaux, en date du 16 juin 1887.

Considérant que les principales nations maritimes de l'Europe possèdent des lignes à vapeur régulières qui les mettent en rapports suivis avec les divers comptoirs de la côte occidentale d'Afrique;

Considérant que la France seule, malgré l'acquisition récente d'un vaste territoire au Congo et la possession de comptoirs importants dans ces parages, n'a pas établi encore des communications régulières avec l'Ouest africain;

Considérant que la Chambre de commerce de Bordeaux a signalé cette lacune aux pouvoirs publics le 30 avril 1884 et

(1) Sous-lieutenant au 57e, à Gravelotte où il a pris un étendard prussien.

Digitized by Google

le 27 octobre 1886; que, d'autre part, un grand nombre de maisons appartenant au commerce bordelais ont exprimé un vœu analogue dans une pétition adressée, le 24 novembre 1886, à M. le Ministre des postes et télégraphes, et qu'elles demandent expressément la création d'un service à vapeur mensuel partant alternativement du Havre, de Bordeaux et de Marseille avec escales en Sénégambie, sur la côte de Guinée, au Gabon et au Congo, jusques et y compris le cap de Bonne-Espérance;

Considérant que la création de ce service régulier serait très avantageux à la région du sud-ouest de la France, dont la Société de géographie commerciale défend spécialement les intérêts;

Qu'en effet, beaucoup de produits agricoles et manufacturés dans la dite région s'exportant déjà pour l'Ouest africain par des voies directes, il est certain que ces exportations, favorisées par un service régulier, prendraient une plus grande importance; et qu'il n'est pas moins certain, d'autre part, que les matières premières originaires de la côte occidentale d'Afrique, telles que laines et peaux de mouton du Cap, café, caoutchouc, arachides du Congo et du Gabon, huiles et noix de palme du golfe de Guinée, cacao de San-Thomé, peaux de bœuf très fines de Sierra-Leone, etc., trouveraient leurs débouchés à Bordeaux.

Par ces motifs, la Société de géographie commerciale de Bordeaux, appréciant la haute portée des demandes précitées de la Chambre de commerce de Bordeaux et d'un grand nombre de négociants de la métropole du Sud-Ouest,

Décide qu'un extrait de la présente délibération sera adressé à M. le Ministre des finances, à la Chambre de commerce de Bordeaux et à la Presse.

Fait à Bordeaux, le 16 juin 1887.

Le Secrétaire général,
J. Manès.

NOTES SUR DIVERS PRODUITS

L'huile de Grand-Soleil *Helianthus annuus*. — Cette plante, qui appartient à la famille des composées, paraît originaire du Mexique; elle est d'une culture très facile et donne divers produits utiles : les graines sont employées pour la nourriture de la volaille et surtout pour l'extraction d'une huile qui est alimentaire, et bonne aussi pour l'éclairage et la fabrication du savon. On peut s'étonner, dit Guibourt (*Traité des Drogues*, tome III), qu'on ne cultive pas plus cette plante dans nos contrées; quelques essais furent faits en Allemagne, au siècle passé; actuelle-

Digitized by Google

ment on la cultive en Russie, en Tartarie, aux Indes et en Chine; la Russie exporte les graines et l'huile; les tourteaux sont bons pour la nourriture du bétail; les fibres de la tige servent en Chine à la fabrication des cordes. Sa culture assainit les endroits marécageux sujets aux fièvres paludéennes, et peut par conséquent remplacer dans les pays froids celle de l'eucalyptus qui donne de si beaux résultats dans les marais Pontins. La plante se nomme *suria mukhi* aux Indes; l'huile très claire qu'on en retire en ce pays ressemble à celle d'arachides; elle se vendait à Londres, en 1876, 36 £ par tonneau, celle d'olives étant alors cotée de 44 à 47 £.

La gomme de Manioc. — Dans les langues latines, on rencontre quelquefois des mots qui se ressemblent, tout en étant de significations différentes : tel est, par exemple, le mot *gomme*, lequel en espagnol correspond au mot gomme en français, tandis que dans le portugais parlé au Brésil il signifie *fécule déposée*. La gomme de manioc est la fécule déposée après le rapage et le lavage des racines de *Manihot utilissima*, la moussache, des colonies françaises. Remarquons en passant qu'en Europe, le mot gomme est souvent mal appliqué; les *gommes* sont solubles dans l'eau, telle est la gomme arabique, tandis que celles qui ne sont solubles que dans l'esprit-de-vin et servent surtout à la fabrication des vernis, comme la gomme copal, la gomme damar et bien d'autres, devraient porter le nom de *résines*.

Le tabac de Bornéo. — La Compagnie anglaise du Nord de Bornéo *(North Borneo Compagny)* fut reconnue par la charte royale du 1er novembre 1881. Son territoire s'étend du nord de Bornéo, depuis la rivière Padas, à l'ouest, jusqu'à la rivière Sibuco, à l'est; son étendue est de 31,000 milles carrées, elle possède 200 lieues de côtes avec de bons ports; le chef-lieu est Sandakan, sur une magnifique baie de cinq lieues de long sur deux lieues de large; les principales cultures sont actuellement le sucre et le tabac. Le tabac de Bornéo était une haute nouveauté à l'Exposition coloniale de Londres de l'année passée; ce tabac présente tous les caractères de celui de Sumatra, des graines duquel il provient; les feuilles sont rondes, égales, minces, d'une couleur analogue à celle des feuilles de Sumatra, excellentes pour couvertures de cigares, à nervures fines, un peu plus perpendiculaires sur la nervure médiane que celles du tabac de Sumatra, d'un goût un peu moins neutre que ce dernier, égalant sous ce rapport le Sumatra ordinaire, la combustion ne laissant rien à désirer; les cendres pas aussi blanches que les consommateurs le désirent; préparation comme le Sumatra; somme toute, ce tabac sera rangé sous peu parmi les meilleurs tabacs du globe. Aux environs de Sandakan, se trouvent les

Digitized by Google

cultures de la *Chinese land farming Company* qui envoya dernièrement 300 balles au marché de Londres; les cultures de Darwelban paraissent donner un produit encore meilleur. La Compagnie fait de grandes concessions pour encourager la culture du tabac; afin d'affranchir l'Angleterre d'avoir à recourir au tabac de Sumatra, elle donne des terrains de 300 acres à 1 $ par acre (12 fr. par hectare) ou à 24 fr. aux environs de Sandakan. On dit qu'un Hollandais de Batavia a déjà pris près de 12,000 hectares.

Le tabac de Sumatra s'est fait connaître depuis quelques années par ses excellentes qualités; c'est le tabac spécial pour les couvertures de cigares. La feuille est fine, régulière, de bonne couleur, pouvant couvrir toute sorte de cigares sans altérer les goûts des tabacs intérieurs; aussi les Américains en prennent-ils des quantités considérables. Une Société pour la culture de ce tabac s'est formée dernièrement en Hollande, au capital de 500,000 florins, sous le nom de « Société de Deli-Asahan ». Les terrains cultivés se trouvent à l'est de Sumatra, où la Société a obtenu des concessions pour soixante-quinze ans; on espère un dividende de 19 0/0, lorsque le prix du tabac, en Hollande, est de 1 florin le 1/2 kilog. et le prix moyen du tabac Lankan (Sumatra) a été l'année passée de 1,42 et celui du tabac Deli de 1,48.

La noix de Kola est depuis longtemps l'objet d'un grand commerce dans l'intérieur de l'Afrique; aux marchés de Timbouctou, de Kano, de Kouka, son importance égale celle du sel et de l'or. Kano en reçoit plus de 500 charges d'âne, par an, dit le Dr Barth; René Caillié en rencontra aussi de grandes caravanes dans ses voyages. Cette noix provient du *Sterculia acuminata* Beauv. *Cola acuminata* R. Br., portant, d'après les *New Commercial Plants* de M. Th. Christy, n° 8, les noms vulgaires de Gourou, Ombené, Nangoué, Kokkoroukou, Bissy-Bissy female cola, etc.

Cette noix est très nourrissante, clarifie les boissons troubles, a la propriété de combattre l'ivresse et sa vertu est comparable à celle du café, du guarana, du thé, du maté; la pâte mélangée avec le cacao améliore d'une manière remarquable la qualité du chocolat. Dès la quatrième année un arbre donne 60 kilogrammes de fruits.

Bernardin,
membre correspondant, conservateur du Musée commercial-industriel de Melle-lez-Gand.

Errata. — Dans le *Bulletin* du 6 juin 1887, n° 11, page 341, ligne 4, au lieu de *composent*, lire *comportent*; — page 344, ligne 19, au lieu de *2,600*, lire *26,000*.

Le Gérant : **J. MANÈS.**

Digitized by Google

OBSERVATOIRE ASTRONOMIQUE DE BORDEAUX

(STATION DE FLOIRAC)

Observations météorologiques de Mai 1887.

DATE	ÉTAT ATMOSPHÉRIQUE A 9 HEURES DU MATIN						TEMPÉRATURE	
	PRESSION	TEMPÉR.	HUMID	CIEL	VENT	PLUIE	MINIMA	MAXIMA
	mm	°				mm	°	°
1	750,41	18,1	78	nuageux.	E.-S.-E. modéré.	3,5	12,7	20,3
2	47,38	16,1	79	nuageux.	S.-S.-E. t. faible.	2,9	10,5	23,2
3	47,10	15,3	73	presque couvert.	S.-S.-E. presq. calme	1,6	11,2	20,2
4	50,98	14,2	78	très nuageux.	S.-E. t. faible.	1,5	8,3	19,7
5	46,40	14,9	76	couvert.	E.-S.-E. faible.	0,0	11,8	18,5
6	54,77	13,0	87	couvert pluie.	S.-S.-W. très faible.	0,7	10,4	16,2
7	62,54	10,9	88	couvert pluie.	E.-N.-W. pr. calme.	6,5	8,6	17,4
8	66,34	14,3	75	nuageux.	N.-N.-E. faible.	1,0	8,3	18,2
9	65,13	15,7	53	beau.	N. faible.	0,0	8,5	21,1
10	63,42	17,9	64	presque beau.	N.-E. t. faible.	0,0	9,1	23,3
11	61,62	17,7	46	beau.	N.-N.-E. t. faible.	0,0	10,0	23,2
12	60,09	16,0	58	très nuageux.	E.-W. très faible.	0,0	9,6	22,5
13	57,06	15,3	61	peu nuageux.	S.-E.-W. très faible.	0,0	10,0	18,8
14	59,64	9,0	57	couvert.	N.-N.-W. faible.	0,1	8,5	14,4
15	58,55	10,6	74	très nuageux.	N.-W. faible.	1,2	5,1	17,5
16	56,36	10,3	82	couvert.	W.-E.-W. pr. calme.	8,3	7,1	14,3
17	56,11	11,3	76	presque couvert.	S.-W. très faible.	4,3	7,2	14,6
18	59,81	13,3	76	couvert.	W.-S.-W. faible.	9,6	7,2	16,6
19	60,72	12,4	71	presque couvert.	W.-E.-W. très faible.	0,5	7,1	16,6
20	56,01	12,1	86	couvert pluie.	S.-W. faible.	1,1	9,1	16,2
21	57,40	10,6	83	nuageux.	N.-W. modéré	4,3	4,4	14,6
22	56,73	10,4	67	presque couvert pluie	N.-W. modéré	6,0	5,6	15,9
23	59,48	11,5	60	couvert.	N.-W. très faible.	0,6	6,9	13,9
24	62,32	11,7	90	couvert.	S.-S.-W. pr. calme.	0,7	7,0	19,1
25	58,61	12,8	91	couvert.	W.-E.-W. très faible	0,1	8,3	16,9
26	55,04	9,0	92	couvert.	N.-E. très faible.	1,1	7,9	16,2
27	55,11	14,9	60	très nuageux.	W. très faible	0,5	4,3	19,1
28	50,39	11,6	73	couvert.	E. faible.	0,3	8,3	16,6
29	50,84	15,9	86	couvert.	S.-S.-E. faible.	8,8	11,9	22,9
30	52,50	19,5	74	très nuageux.	S.-S.-E. modéré.	0,4	13,0	24,2
31	54,77	17,9	87	presque couvert.	E. faible.	5,3	12,6	23,4

Bordeaux. — Imp. G. GOUNOUILHOU, rue Guiraude, 11.

Digitized by Google

LES LIGNES TRANSCONTINENTALES
DE L'AMÉRIQUE DU NORD

(d'après Robert de Schlagintweit) (1).

V. — Southern Pacific et annexes.

Nous pouvons, pour notre plus grande commodité, distinguer deux grands groupes dans les lignes transcontinentales de l'Amérique du Nord : l'un au nord du 40e degré de latitude (Canadian, Northern, Union and Central Pacific), l'autre au sud, celui que nous allons étudier maintenant (Southern Pacific et annexes).

Ce second groupe présente l'immense avantage qu'il fonctionne sans interruption, même au cœur de l'hiver. Les masses de neiges qui tombent sur les lignes au nord du 40e degré et souvent en arrêtent plus ou moins la circulation, les tourmentes avec les retards prolongés et souverainement désagréables dont elles sont la cause, tous ces obstacles ne sont à redouter sur les lignes du sud qu'en quelques points de la prairie, immédiatement à l'ouest du Missouri, et encore faut-il des tempêtes anormales, qui ne se renouvellent peut-être que tous les dix ans. Sur les lignes du sud, il n'y a ni toits, ni remblais, ni abris d'aucune sorte contre la neige; il n'y règne, en plein hiver, qu'une douce température printanière, qui, en été, il est vrai, se change en une formidable chaleur.

Il faut remarquer encore que trois lignes seules : le Canadian, le Northern et le Southern Pacific ont leur nom définitif. Il n'en est pas ainsi sur les autres, principalement parce qu'elles n'appartiennent pas à une seule et même compagnie, mais à plusieurs. « Si quelques-uns des noms employés dans ce » travail, dit M. de Schlagintweit, viennent à subir plus tard

(1) Voir notre *Bulletin*, année 1887, nos 10, 11, 13, pages 291, 321, 385.

Digitized by Google

» un changement quelconque, ce qui est d'ailleurs très pro-
» bable, comme je n'ai accepté ces dénominations qu'après
» avoir mûrement réfléchi, on doit me faire d'autant moins de
» reproches que c'est moi qui, le premier, ai tenté de régler,
» de réduire en système la nomenclature hésitante et mal
» assurée actuellement en vigueur sur les lignes transconti-
» nentales; surtout si l'on songe que, par suite de fusions, de
» conventions, d'arrangements de toute sorte, les chemins de
» fer américains changent à chaque instant de dénominations,
» ou bien encore adoptent de préférence des noms collectifs,
» comme sur les lignes à grand parcours : Vandalia Line, Pan
» Handle Line, Ben Line, Sunset Route, Piedmont Air Line,
» Hoosac Tunnel Route, Bound Brook Route, etc., etc. » Pour se convaincre de ces multiples changements de noms, il suffit de consulter la liste des anciens et des nouveaux noms de routes *(List of old and new names of road)*, contenant une centaine de noms et paraissant mensuellement à New-York, dans un recueil malheureusement incommode et peu pratique, le Guide officiel du voyageur en chemin de fer *(Travellers official Railway Guide)*.

Ceci étant donné, nous distinguerons dans les lignes au sud du 40e degré :

1° Une grande ligne qui va sans interruption du golfe du Mexique au Pacifique, de la Nouvelle-Orléans à San-Francisco, le *Southern Pacific;*

2° Deux embranchements qui viennent se souder sur cette artère principale :

a. Le *Santa-Fé,* de Kansas City à Deming;

b. L'*Atlantic and Pacific,* de Saint-Louis à Needles par Red Fork et Albuquerque (en construction encore pour la plus grande partie).

A Needles, commence une ligne indivise entre l'Atlantic et le Southern Pacific qui va rejoindre la ligne principale de ce dernier réseau à Mohave, en Californie.

Nous continuerons néanmoins à suivre, pour plus de clarté, l'ordre géographique adopté par M. de Schlagintweit. Nous

Digitized by Google

examinerons successivement le Santa-Fé, l'Atlantic et, en dernier lieu, le Southern Pacific, mais en rappelant, une fois pour toutes, que les deux premières lignes n'aboutissent à la côte occidentale de l'Amérique que par leur jonction, que par leur fusion avec la troisième.

1° Santa-Fé and Southern Pacific. — Cette ligne, livrée le 17 mars 1881, fut la seconde ligne transcontinentale ouverte à la circulation générale. Comme l'indique son nom, elle relève de deux grandes Compagnies. L'une porte le titre assez bizarre d'Atchison Topeka and Santa-Fé Railroad (A. T. et S. F. R. R.). Elle part de Kansas City, dans le Missouri, et aboutit, après 1,849 kilomètres, à Deming, dans le Nouveau-Mexique.

Sur l'Atchison Topeka and Santa-Fé, que, pour plus de clarté, nous appellerons simplement le Santa-Fé, s'embranche à Deming, dans le Nouveau-Mexique, la ligne du Southern Pacific (1,928 kil.), qui mène à San-Francisco et relie l'Arizona à la Californie.

Le Santa-Fé a été construit par des capitalistes de Boston; le Southern Pacific, par des capitalistes de la Californie et principalement de San-Francisco.

Le point de départ oriental du Santa-Fé est Kansas City, dans le Missouri. Au nord-ouest de Kansas City, et sur le Missouri, se trouve la petite ville d'Atchison. Les lignes qui partent de ces deux stations se réunissent à Topeka (Kansas), à 81 kilomètres d'Atchison et à 107 de Kansas City. Le Santa-Fé parcourt le Kansas, le Colorado et le Nouveau-Mexique.

Par sa jonction avec le Southern Pacific, il aboutit non seulement à San-Francisco, mais encore dans le Mexique proprement dit, à Guaymas et à Mexico. Le port de Guaymas, sur le golfe de Californie (état de Sonora), est relié à Benson (Arizona), sur le Southern Pacific, par un embranchement de 568 kilomètres. La distance minimum de Guaymas à New-York (par Kansas City, Saint-Louis, Indianopolis et Pittsburg) est, pour le moment, de 4,856 kilomètres. Elle est de 6,019 entre Mexico et New-York par El Paso, Rincon, Albuquerque et Kansas City.

Digitized by Google

Kansas City, le point de départ du Santa-Fé, est une ville qui, en 1855, comptait à peine 600 habitants, et qui maintenant en a plus de 60,000. Elle s'est si fabuleusement accrue qu'on l'a surnommée le Chicago du Missouri. Elle est située près du confluent du Kansas et du Missouri, sur la rive droite de ce dernier fleuve, très large en cet endroit. Elle est située dans l'état du Missouri. Il serait pourtant bien plus logique de l'incorporer au Kansas, vers lequel elle s'est particulièrement développée et dont d'ailleurs elle est tout près. Kansas City, dans le Kansas, est une ville de 6,000 habitants, tout à fait indépendante de sa grande voisine.

A peine a-t-on laissé la spacieuse gare de Kansas City, l'une des plus curieuses de l'Amérique du Nord, que déjà l'on entre dans le Kansas.

Nous suivons le fleuve Kansas à travers les plaines florissantes et les bouquets de bois d'un pays que sa fertilité exceptionnelle a fait surnommer la zone d'or, jusqu'à 107 kilomètres de Kansas City, où se trouve Topeka, la capitale politique de l'état, ville fondée en 1854. Le Kansas actuel n'est pas un bien vieil état; il compte cependant aujourd'hui plus d'un million d'habitants. Ce qui prouve sa jeunesse, c'est que le premier enfant de race blanche qui y ait vu le jour ne naquit probablement que le 11 juillet 1832. Actuellement, Topeka compte plus de 15,000 habitants.

Près de Topeka, la ligne quitte la vallée du Kansas pour rejoindre, à 270 kilomètres plus loin, celle de l'Arkansas, ou, comme on dit dans le langage officiel, de l'Arkansaw. D'Hutchinson à la Junta (542 kil.), elle suit de l'est à l'ouest cette grande vallée, d'une largeur de 7 à 27 kilomètres. Le paysage y manque absolument de charme et de beauté. Les rives de l'Arkansas sont plates et dénudées; la prairie qu'il traverse n'est ni montueuse ni même ondulée; c'est un immense plateau uni comme une table, montant faiblement, mais d'une manière continue, de l'est à l'ouest.

Pour le moment, la localité la plus importante de la vallée de l'Arkansas est assurément Dodge City, à 593 kilomètres de

Digitized by Google

Kansas City. Dodge City jouit dans tout l'Ouest américain d'une triste renommée, par suite de la sauvagerie des mœurs qui y a régné trop longtemps, et qui, aujourd'hui encore, fait malheureusement par-ci par-là de terribles explosions. C'est l'entrepôt d'un immense commerce dont le gros bétail fournit la matière première, les troupeaux y venant en masses de tous les côtés, surtout du Texas : peaux de buffles et autres pelleteries, cornes, objets en os, etc. C'est un rassemblement gigantesque de marchands de bestiaux, de bouviers, de charretiers, de chasseurs de buffles, de joueurs véreux, de coquins sans scrupules et de gredins de toute espèce, — clique innombrable dont il serait impossible d'être maître sans la loi de Lynch encore en vigueur dans le Kansas.

Combien d'années s'écoulera-t-il encore avant que cette immense vallée de l'Arkansas, qui est appelée à être un des plus riches greniers à céréales de l'Amérique du Nord, ait une population à peu près aussi dense que les parties les moins habitées de l'Europe? Quelque grande que soit pendant ces derniers temps l'émigration aux États-Unis, elle disparaît à peu près complètement quand le courant se divise et se perd dans ce pays immense comme un océan.

Comme toutes les prairies de l'Ouest, les vastes espaces de la vallée de l'Arkansas offrent des ressources et une occupation suffisantes pour des milliers d'hommes. Avec quelques petites avances, ils auraient une excellente occasion pour se faire une position libre et indépendante. Mais ce n'est qu'avec le travail qu'on peut réussir : celui qui s'y livre corps et âme sera sûrement béni et fondera pour lui et pour les siens un foyer prospère et durable.

La vallée de l'Arkansas est peuplée de Mennonites allemands et surtout russes. L'agriculture leur réussit assez pour qu'ils délaissent la politique et se mêlent fort peu aux Américains et aux Allemands qui les entourent.

De Dodge City à Coolidge l'on traverse, pendant 186 kilomètres, une longue et monotone prairie, tout unie, sans un accident de terrain. Longtemps regardée comme impropre à

Digitized by Google

l'agriculture par suite du manque de pluies, cette prairie s'est montrée d'une grande fertilité quand on s'est décidé à y faire des irrigations régulières.

A Coolidge (783 kilomètres de Kansas City), l'on quitte le Kansas pour entrer dans le Colorado. Ce serait se tromper que de croire que le caractère du pays va changer immédiatement. C'est toujours la même prairie que l'on traverse, déserte, plate et sans arbres. Seulement, la vie animale est plus riche qu'on pourrait le supposer. Il n'est pas rare de rencontrer des antilopes, des chiens et des loups de prairie; mais c'est généralement en vain que l'on chercherait les buffles que l'on voyait encore en énormes troupeaux jusqu'en 1870.

Tant que l'on suit l'Arkansas — c'est-à-dire, d'Hutchinson à la Junta, sur une distance de 542 kilomètres, — la direction est à peu près de l'est à l'ouest; au contraire, de la Junta à Deming, où se termine le Santa-Fé (930 kilomètres), elle est sud-sud-est. Ceux dont le temps n'est pas limité feront bien de pousser par un embranchement du Santa-Fé jusqu'à Pueblo, dans le Colorado (102 kilomètres à l'ouest), pour visiter les rares beautés naturelles de ce pays riche en merveilleux cañons, en immenses sommets neigeux, en sources thermales, en mines d'or et d'argent.

Le premier endroit d'importance que l'on atteigne après la Junta est La Trinité (Trinidad), ville dans une situation riante, à 1,934 mètres au-dessus du niveau de la mer, à 1,050 kilomètres de Kansas City. Sur notre route, de nombreux troupeaux de moutons : mais, détail singulier ! là où pâturent les bêtes à laine on ne peut élever en même temps le gros bétail. Les bêtes à cornes ne veulent ni paître au même endroit que les moutons, ni boire à la même eau.

A mesure qu'on approche de Trinitad et qu'on enfonce au cœur de la puissante chaîne des Montagnes Rocheuses dont on voit les contours se dessiner au loin, le paysage s'anime et prend de l'intérêt.

Une série de beaux sites égaient les 25 kilomètres que la ligne traverse encore dans le Colorado méridional. Par une

Digitized by Google

ascension continue, mais assez douce, elle remonte, au milieu de riches forêts, une vallée large et bien cultivée. Puis elle gravit, par de nombreux lacets et de larges courbes, l'intéressant défilé de Raton Pass. Elle n'en atteint pas le sommet; elle passe au travers par un tunnel de 610 mètres à 2,342 mètres au-dessus du niveau de la mer. L'entrée en est située dans le Colorado, la sortie dans le Nouveau-Mexique. Au premier abord, cet état ne produit pas une bonne impression : c'est un véritable désert. Une maigre végétation y tient lieu de cultures.

Le premier endroit un peu important que l'on rencontre dans le Nouveau-Mexique est Las Vegas. La ville se compose de deux parties : la ville neuve, et la vieille ville formée de misérables huttes de boue et de quelques grandes bâtisses en adobes, briques cuites au soleil. L'une est peuplée par des Américains, l'autre est habitée par des Mexicains et quelques familles de vieille noblesse espagnole. Las Vegas est à 1,265 kilomètres de Kansas City, et à 1,956 mètres au-dessus du niveau de la mer. Si le plateau dénudé sur lequel elle est située est absolument dépourvu de charme, les environs, au contraire, sont du plus haut intérêt. Ce sont les sources thermales qui jaillissent à 8 ou 10 kilomètres de Las Vegas qui ont fait sa renommée. Il y en a une quarantaine. Leur température s'élève de 34 à 48 degrés Réaumur. Elles guérissent les maladies de la peau et les affections rhumatismales. En 1884, le magnifique hôtel Montézuma fut brûlé de fond en comble; mais il devait être reconstruit dès l'été de 1885.

Au delà de Las Vegas, le paysage, jusqu'ici uniformément triste et désert, change à son avantage. Le haut plateau qui s'étend de Las Vegas à Santa-Fé est très boisé. L'essence principale est le cèdre ou, en langage du pays, *pinion (Pinus edulis)*. Au point de vue pratique et industriel, le cèdre n'a pas grande utilité, mais il égaie et embellit la perspective. C'est, à tout prendre, le parcours le plus intéressant de toute la ligne. La population, toujours très clairsemée, tire ses ressources de l'industrie minière et surtout de l'élève du bétail.

A 46 kilomètres de Las Vegas l'on atteint la station de Pecos,

Digitized by Google

près des merveilleuses ruines qu'explorait naguère le célèbre archéologue Adolphe F. Bandelier (1). En cubant les débris qui jonchaient le sol, en les comparant aux pans de murs encore debout, ce savant a pu estimer à quatre étages la hauteur des palais. L'un d'eux ne comptait pas moins de 600 chambres et pouvait loger 2,000 hommes. Les ruines actuelles désignent, d'après Bandelier, l'emplacement d'un village indien qui, en 1540, opposa une résistance acharnée aux Espagnols commandés par Coronado. C'est, d'ailleurs, une tradition accréditée chez les indigènes, que le grand Montézuma était né à Pecos.

A mesure que l'on avance vers le sud, le climat diffère davantage de celui du Colorado. Les pluies estivales sont plus abondantes, et partant la végétation mieux fournie.

La localité la plus importante de tout le Nouveau-Mexique est Santa-Fé, sa capitale. Santa-Fé n'est pas sur la ligne elle-même, mais elle est reliée par un tronçon de 29 kilomètres à la station de Lamy.

C'est une ville pittoresque où tout annonce déjà le Mexique, — l'aspect des constructions, comme le type et les mœurs des habitants. Malheureusement, Santa-Fé est quelquefois encore troublée par les attaques intempestives des Indiens. Sauf les Pueblos sédentaires qui sont fixés dans ses environs immédiats, les tribus errantes des Navahus et des Apaches entretiennent avec les blancs des rapports rien moins qu'amicaux.

C'est à Wallace, à 1,418 kilomètres de Kansas City, que l'on atteint le Rio-Grande. On a dit, et avec raison, que ce beau fleuve jouait au Nouveau-Mexique, par son fécondant limon, le même rôle bienfaisant que le Nil en Égypte. La large vallée qu'il parcourt, et où les Mexicains ont introduit avec succès la culture de la vigne et des arbres fruitiers, a 1,520 mètres au-dessus du niveau de la mer à Wallace, 1,460 à Albuquerque, 915 à El Paso sur la frontière mexicaine.

La ville la plus considérable du bassin du Rio-Grande est

(1) Voyez, pour plus amples détails sur l'art préhistorique en Amérique, un article de M. de Nadaillac dans la *Revue des Deux-Mondes*, 1er novembre 1883, pages 117 et suivantes.

Digitized by Google

Albuquerque, à 1,478 kilomètres de Kansas City. Elle est desservie par le chemin de fer depuis la fin d'avril 1880. Elle comprend, à quelque distance de la ligne, la ville espagnole, et, près de la station, la ville américaine avec ses hôtels, ses restaurants et ses cafés. Albuquerque se flatte de dépasser un jour Santa-Fé. Pour le moment, ce qui fait son importance, ce sont ses immenses troupeaux de moutons.

C'est à 15 kilomètres d'Albuquerque, à la station de la Junta (ne pas confondre avec la Junta dans le Colorado), que s'embranche, sur le Santa-Fé, l'Atlantic and Pacific. C'est aussi à Albuquerque que l'on traverse le Rio-Grande dont on suit la rive droite dans la direction du sud sur une longueur de 293 kilomètres. Puis l'on atteint Socarro, à 40 ou 60 kilomètres duquel s'élève une montagne minière, le mont Magdalena.

A San-Marcial (1,463 kilomètres de Kansas City), la ligne traverse une seconde fois le Rio-Grande. Elle suit alors, mais à distance, la rive gauche du fleuve pour aboutir, à 15 ou 20 kilomètres de ses bords, à Haty. De Haty à Deming, le seul endroit notable est Nutt, tête d'un service de diligences qui dessert les villes de la région argentifère de Lake Valley et Perche-Distrikt : Lake Valley à 19 kilomètres, Hillsboro à 45, Kingston à 64.

Jusqu'ici, le Nouveau-Mexique n'est ni très développé ni très accessible. Il est incontestable, pourtant, qu'en argent et en or il renferme d'immenses richesses minières; mais la présence des Apaches et des Navahus n'en rend pas l'exploitation des plus faciles.

2° Atlantic and Pacific (A et P. R. R.). — Cette ligne va de Saint-Louis, sur le Mississipi (Missouri), à San-Francisco. Elle n'a pas une existence propre et absolument indépendante, mais elle est en quelque sorte amalgamée avec le Saint-Louis and San-Francisco à son point de départ, et le Southern Pacific à son point d'arrivée.

Pour le moment, un rameau du Saint-Louis and San-Francisco va de Saint-Louis par Peirce City (qu'on écrit plus souvent, mais à tort, Pierce City) à Wichita dans le Kansas sud-ouest.

Digitized by Google

A Wichita (812 kilomètres de Saint-Louis), il se soude à un embranchement du Santa-Fé dont il atteint le réseau central par Valley Center et Sedgwick City à Halstead, dans le Kansas, à 40 kilomètres de Wichita.

Un autre rameau du Saint-Louis ou, pour mieux dire, sa ligne principale, va de Saint-Louis, par Peirce City (461 kilomètres) et Vinita, à Red Fork, près Tulsa, dans le territoire indien (690 kilomètres). Une partie de la ligne (804 kilomètres) reste encore à construire, celle qui s'étend à travers le territoire indien de Red Fork à Albuquerque et suit assez longtemps les bords de la rivière Canadienne.

C'est à Albuquerque seulement que commence l'Atlantic and Pacific. Le 21 octobre 1883, fut livré à la circulation générale le tronçon qui aboutit à Needles, en parcourant de l'est à l'ouest les territoires faiblement peuplés, mais si pittoresques, du Nouveau-Mexique et de l'Arizona. A Needles, sur les confins de l'Arizona et de la Californie, l'Atlantic se soude à un rameau du Southern Pacific qui, après 386 kilomètres, rejoint la ligne principale de ce dernier réseau à Mohave, en Californie (ne pas confondre avec Fort-Mohave ou Mojave sur le Colorado, dans l'Arizona).

Lorsque les 804 kilomètres entre Red Fork et Albuquerque seront achevés, — ce qui prendra encore un certain temps — ce sera l'Atlantic qui formera la route la plus courte entre New-York et San-Francisco. La distance, qui par l'Union and Central Pacific est de 5,259 kilomètres, ne sera plus que de 5,135. Actuellement, si par l'Atlantic elle monte à 5,631, c'est qu'entre Halstead et Albuquerque l'on doit emprunter le réseau du Santa-Fé.

Le second point *terminus* de l'Atlantic, après San-Francisco, est San-Diego, dans la Californie du Sud. On est en train de construire un embranchement de 96 kilomètres de long, partant d'un point quelconque entre Albuquerque et Needles, peut-être Ash Fort, pour aboutir à Colton, sur le Southern Pacific. Mais déjà Colton est relié à San-Diego par une ligne de 198 kilomètres, le « California Southern Railroad ». C'est une maison de

Digitized by Google

Boston qui a avancé les deux millions nécessaires pour cette jonction entre le California Southern et l'Atlantic.

La ville de San-Diego, située sur la baie du même nom, est un des plus grands et des meilleurs ports de la Californie. Son climat est merveilleux. Aussi, sa douceur et sa salubrité font espérer aux habitants la venue de nombreux malades. A San-Diego et dans la campagne environnante, bien qu'à 32°45' nord, le printemps règne sans interruption, et le mois de décembre ressemble au mois de mai. D'un bout de l'année à l'autre soufflent les vents alizés, rafraîchis par une mer presque toujours calme. Ce n'est qu'exceptionnellement que l'on entend dans la ville, quand la brise s'est changée en ouragan, les vagues se briser avec fracas sur les rochers du cap Loma. Mais même alors la baie de San-Diego ne perd pas son aspect calme et se trouve si bien protégée contre les tourmentes du dehors, que c'est toujours dans ses replis que viennent se mettre en sûreté les barques les plus frêles. Cette brise rafraîchissante met la ville à l'abri des lourdes chaleurs et l'entoure d'une atmosphère uniformément douce. L'horizon est presque toujours sillonné de légers nuages qui tamisent les rayons du soleil. C'est, du mois de janvier au mois de décembre, une égalité de température qu'on ne saurait trouver nulle part ailleurs. Les orages et les tremblements de terre sont inconnus. Les pluies sont si rares qu'on les regretterait volontiers. On peut même dire que ce beau temps ininterrompu, ce perpétuel beau-fixe est un véritable fléau, et qu'on préférerait par moments une de nos giboulées de printemps avec son cortège obligé de pluies, de grêle et de coups de tonnerre.

Les 925 kilomètres qui s'étendent entre Albuquerque et Needles offrent une riche moisson à l'ethnologue et à l'archéologue. La ligne traverse le pays de la vieille civilisation indienne : en haut, sur des rochers à pic et presque inaccessibles, les ruines, qu'on appelle les *cliff houses;* au-dessous, les *pueblos.*

Les châteaux-forts, les *cliff houses,* qu'on atteint difficilement d'ailleurs, ou par les saillies naturelles des rochers, ou

Digitized by Google

par les fentes de leurs parois, ou par des espèces d'échelles taillées artificiellement dans le roc, prouvent que leurs habitants, menacés sans cesse par leurs ennemis, songeaient avant tout à leur sécurité personnelle. Ils semblent avoir été faits pour garantir ceux qui s'y étaient réfugiés des flèches de silex, d'agate ou d'obsidienne, dont on retrouve d'innombrables débris dans les environs. Quelques-uns de ces *cliff houses* sont inaccessibles, aujourd'hui que le temps a détruit les saillies des rochers et les escaliers taillés de mains d'homme. Une fois le danger passé, les habitants des *cliff houses,* ou *cliff dwellers,* redescendaient dans les vallées, et y bâtissaient leurs villages, leurs phalanstères, les *pueblos,* merveilleuses constructions en adobes. L'étage inférieur sur lequel s'élèvent, en forme de terrasse, un ou deux autres étages, n'a pas de portes. C'est au moyen d'une échelle qu'on monte sur le toit. Ce toit, plat et uni, est percé d'une ouverture, d'une sorte de trappe, qui forme la seule entrée vers le dedans. Puis on redescend d'étage en étage, comme on est grimpé sur le toit, par une succession d'échelles. Quelques chambres communiquent aussi entre elles par des trous d'une exiguité telle qu'un adulte aurait grand'peine à s'y glisser.

Sur le parcours de l'Atlantic, les beautés naturelles ne le cèdent en rien à celles de l'Amérique du Nord. C'est ainsi qu'à 29 kilomètres de la station de Prach Spring, dans l'Arizona [1], l'on atteint le cañon le plus considérable des État-Unis, le grand Colorado Cañon. C'est à coup sûr le défilé le plus profond du monde entier, avec ses parois à pic de 450 à 1,200 mètres, au bas desquelles, semblable, d'en haut, à un mince filet d'argent, le fleuve se précipite en cascades, en tourbillons et en rapides, à travers les rochers et les pierres gigantesques. Pour retrouver des formations analogues, il faut lever les yeux vers la lune, et regarder les puissantes crevasses que les astronomes désignent sous le nom de *canaux.*

Ce terrible cañon fut exploré pour la première fois par un

[1] 729 kilomètres d'Albuquerque, 1,490 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Digitized by Google

Américain, le major J. W. Powell. Il a lui-même raconté sa dangereuse expédition dans un livre admirablement illustré : *Exploration of the Colorado River of the West and its tributaries. Explored 1869, 1870, 1871 and 1872 under the direction of the Secretary of the Smithsonian Institution. Report by J. W. Powell, Washington, 1875. Governement printing Office.*

Les plus célèbres défilés des Alpes ne surpassent les cañons ni en longueur ni en profondeur. Les uns et les autres sont dus à la même cause, à la force d'érosion des courants fluviaux, qui d'année en année, de siècle en siècle, ont creusé leur lit de plus en plus profondément.

L'Atlantic présente d'autres merveilles encore : la forêt pétrifiée de Billings (363 kil. à l'ouest d'Albuquerque), un certain nombre d'inscriptions hiéroglyphiques; le Diablo Cañon, que la ligne franchit, à 68 mètres de haut, sur un pont de 170 mètres seulement; les peintures du mont San-Francisco, dans l'Arizona; les curieuses formations naturelles, qu'on nomme l'église des Navahus, etc., etc.

Sur les 925 kilomètres qui séparent Albuquerque de Needles, la population est très clairsemée. Pas de localités importantes, et parfois, comme sur les 210 kilomètres entre Williams et le Colorado, rien qu'un chaos de montagnes, un véritable désert de rochers.

L'Atlantic dessert surtout la ligne des forts. Fort Wingate, dans le Nouveau-Mexique, n'est qu'à 3 kilomètres du chemin de fer; fort Winslow, dans l'Arizona, est encore moins loin. Un service de diligences mène de la station de Manuelito à fort Défiance (40 kil. plus au nord), où réside l'agent spécialement chargé de la surveillance des Navahus; d'Holbrook, à fort Apache (144 kil.); d'Ash Fork, à fort Whipple, ou encore Whipple Barracks, dans les environs de Prescott, la capitale politique de l'Arizona (88 kil.); de Needles, à fort Mohave, dans l'Arizona, le point le plus chaud non seulement du territoire, mais de l'Union tout entière (ne pas confondre avec Mohave, en Californie).

Digitized by Google

Ces forts ont été édifiés dans tout l'Ouest américain pour la défense des populations blanches contre les attaques des Indiens. Si certains de ces établissements militaires ont perdu de leur importance primitive et ont été supprimés là où les Peaux-Rouges ont à peu près disparu (dans le Kansas, par exemple), les forts de l'Arizona, au contraire, sont par malheur destinés à durer. Ce ne sont point des constructions dans les règles de l'art. Qu'on se figure quelques baraquements décrivant une espèce de rectangle et renfermant une place réservée aux revues et aux exercices, au milieu de laquelle s'élève une perche surmontée du drapeau étoilé. Le côté extérieur des constructions forme le mur d'enceinte. On y ajoute quelquefois un épaulement garni de piquets de six à dix mètres de haut. Partout règne la propreté la plus grande, et ces bâtisses communes et sans prétentions ne sont pas dépourvues d'un certain confortable.

La vie dans les forts est assez triste pour les hommes, pour les officiers, et surtout pour leurs femmes et leurs filles. Aussi le premier étranger un tant soit peu convenable y est-il accueilli à bras ouverts. Le soldat, dans la cavalerie surtout, est assez bien traité. Néanmoins, malgré la douceur relative de la discipline, malgré une excellente nourriture et une paie très satisfaisante, un soldat européen serait mal à l'aise, réduit qu'il serait à la société de gens intellectuellement inférieurs, et tenu à l'écart par ses chefs. Car ceux-ci n'exercent point dans leurs rapports avec leurs subordonnés l'influence ennoblissante et moralisante à laquelle l'Angleterre attache tant d'importance dans son armée des Indes.

3° Southern Pacific. — C'est la plus méridionale de toutes les lignes transcontinentales, et la seule qui conduise de l'Atlantique au Pacifique sous une même direction. Elle fut ouverte le 12 janvier 1883. Elle commence à la Nouvelle-Orléans (Louisiane), traverse le Texas par Houston, San-Antonio et El Paso, suit le 32e degré de latitude jusqu'à Deming (Nouveau-Mexique), où le Santa-Fé se soude avec elle, et de là, par Tucson (Arizona) et Mohave (Californie), gagne San-Francisco.

Digitized by Google

Cette ligne est à la fois une voie d'exportation pour les denrées et d'importation pour les personnes : d'un côté elle assure, à des prix extrêmement modérés, un débouché vers l'Europe aux produits de la Californie, les céréales en particulier ; de l'autre, elle met à la disposition des émigrants, pourvu seulement qu'ils les prennent d'avance en Europe, des billets de la Nouvelle-Orléans à San-Francisco pour 185 francs. De sorte que, d'Anvers ou de Bordeaux à San-Francisco, le voyage total, — sur l'entre-pont des paquebots bien entendu et par les trains spéciaux, — ne coûte que 350 francs, 362 du Havre, 375 de Brême.

Le point de départ de la ligne est, disions-nous, la capitale de la Louisiane, la célèbre ville de la Nouvelle-Orléans, la cité du croissant, Crescent City.

En quittant la Nouvelle-Orléans, la ligne, prenant la direction ouest, gagne Terrebonne et Lafayette, et traverse sur 396 kilomètres de longueur l'état de la Louisiane. Dans les environs de Sabine, petite ville tristement célèbre par le voisinage des Moskitos, elle entre dans le Texas. Le Texas est situé entre 25° 50′ et 36° 30′ latitude nord ; entre 93° 30′ et 106° 40′ longitude ouest (méridien de Paris). Sa superficie est de 688,343 kilomètres carrés. Le chiffre de sa population était, en 1880, de 1,591,749. C'est de beaucoup le plus grand de tous les états de l'Union : il est six fois plus grand que l'état de New-York, sept fois plus que l'Ohio, quatre fois plus que la Nouvelle-Angleterre tout entière. Sa surface égale la surface totale des états du Kansas, du Nebraska, de l'Iowa et du Minnesota.

Le Texas se divise en 226 comtés dont 170 seulement sont organisés. Quelques-uns surpassent en étendue les états du nord : Presidio avec 12,955 milles anglais carrés, Tom Green avec 12,579, Pecos avec 11,379 sont aussi grands que le Maryland, deux fois plus grands que le Massachussetts, trois fois plus que le Connecticut.

Cet immense territoire présente naturellement les aspects les plus variés. Des côtes jusqu'à 100 ou 150 kilomètres dans l'intérieur, c'est un pays uni comme un plateau, ou mieux, c'est une vaste prairie qui s'étend de la rivière Sabine à l'est

Digitized by Google

jusqu'au Rio-Grande à l'ouest. Çà et là émergent, en manière d'îles, quelques bouquets d'arbres. C'est surtout la partie ouest et sud-ouest qui renferme les grands pâturages. D'ailleurs, ce plateau n'est pas seulement propre à l'élève du bétail, il se prête merveilleusement encore à la culture de la canne à sucre, du coton, du maïs, du riz, du bananier, de l'olivier, de l'oranger et autres productions semi-tropicales.

Mais à mesure que l'on s'éloigne de la côte, le plateau ondule, les vallées deviennent plus profondes, les hauteurs vont en augmentant progressivement jusqu'à l'angle ouest et nord-ouest, où l'on trouve de vraies montagnes. Néanmoins, les plus hauts sommets ne dépassent pas 1,500 mètres.

La partie orientale du Texas est assez boisée pour suffire à la consommation assez importante de cet immense état.

Le Texas est limité au nord-ouest par le Nouveau-Mexique. C'est un territoire dont les progrès sont assez lents. Ainsi, en 1880, le chiffre de la population se montait à 119,565 habitants; les évaluations de 1885 n'accusaient que 131,985 âmes, 10,291 femmes, et seulement 239 fabriques. Les montagnes du Nouveau-Mexique recèlent des trésors dans leurs flancs; mais l'exploitation en est rendue impossible par la présence des Navahus et des Apaches. Les attaques contre les fermes sont à l'ordre du jour: dans l'été de 1885, les incursions des indigènes ont été si meurtrières que les autorités se refusèrent à donner officiellement le chiffre des morts. La cavalerie régulière ne pouvait plus suffire à réparer ces désastres. Aussi a-t-on, depuis décembre 1885, organisé, sous la direction des officiers de l'armée, un corps spécial de garde-frontières chargé de repousser les pillards, et au besoin de les poursuivre jusque dans leurs campements. On espère, avec 3 ou 4,000 hommes occupés à leur faire une chasse incessante, pouvoir réduire les Apaches à la vie sédentaire, en les parquant dans une réservation.

Le point de réunion du Southern Pacific et du Santa-Fé se trouve à Deming. C'est là que s'est effectuée la jonction, le 8 mars 1881. Les premières années de l'exploitation, la ligne

Digitized by Google

n'amenait à Deming que le rebut de l'humanité. Aujourd'hui, si quelques misérables huttes au nord de la station témoignent encore de la rudesse et de la grossièreté de ces premiers arrivants, la Compagnie a fait élever, dans la cour même de la gare, un magnifique hôtel d'où partent, tous les jours et dans toutes les directions, une demi-douzaine de diligences.

A 352 kilomètres à l'ouest de Doming, s'élève Tucson, le premier endroit d'importance que l'on rencontre dans l'Arizona. Tucson, vieille ville contemporaine de Santa-Fé, a vu sa population s'élever à 9,000 âmes lors de l'ouverture; mais aujourd'hui encore elle n'est composée que de huttes de torchis dans le style vieux mexicain. Dans l'intérieur des maisons, les chambres n'ont en guise de portes que de lourdes portières. Les habitants sont des Mexicains ou des Indiens. Citons, parmi ces derniers, les Papagos, tribu pacifique et christianisée, qui occupe en assez grand nombre les environs de la ville. Quelques Américains sont venus s'établir à Tucson et ont obtenu déjà la concession des entreprises de l'eau, du gaz et des tramways.

Le climat de l'Arizona est très différent de celui du Nouveau-Mexique. Il y règne une chaleur humide, meurtrière parfois en été; les orages sont violents et accompagnés de pluies torrentielles. Ces averses diluviennes sont souvent un obstacle des plus gênants pour la circulation. L'effet du climat se manifeste aussi dans la végétation. Elle consiste surtout en plantes de la famille des cactus, dont quelques-unes atteignent une hauteur de 15 mètres et au delà.

L'Arizona est un des rares territoires de l'Amérique du Nord où l'on rencontre quelques traces d'une civilisation antérieure. A peine colonisé aujourd'hui, et habité seulement dans quelques vallées, il a dû autrefois renfermer une population très dense, comme en témoignent les *cliff houses* et les ruines des habitations aztèques. Ses habitants aimaient à graver sur des roches, aujourd'hui inaccessibles, des figures et des inscriptions. C'est de chez eux qu'est venu tout l'or que les avides conquérants espagnols arrachaient à leurs malheureux sujets,

Digitized by Google

Aujourd'hui, l'Arizona est en proie aux dévastations des Indiens, des Apaches en particulier. Heureusement qu'on a l'espoir de réduire cette race hostile à toute civilisation et dont un dicton courant dans l'Arizona dit : « Il n'y a qu'un Indien qui vaille quelque chose; c'est celui qui est mort (1). »

Après Tocson vient Yuma. Yuma est située sur la rive gauche du Colorado. Une ligne régulière de bateaux à vapeur la relie à Nevada, 587 kilomètres plus haut. Plus vieux que la ville est le fort Yuma, qui s'élève en face, sur un rocher de la rive droite. Bien que confinant aux frontières du Mexique, Yuma n'aura jamais une grande importance, à cause de son épouvantable température. La chaleur y monte parfois jusqu'à 41 degrés Réaumur *à l'ombre*, et force les Européens eux-mêmes à réduire leur toilette de la façon la plus sommaire. Le chiffre total de la population est de 1,500 âmes. Si l'on en défalque un cinquième composé d'Américains et d'Allemands immigrés, le reste consiste en Hispano-Mexicains et en Indiens. Les maisons sont en adobes, avec un balcon de bois, et un toit en forme de terrasse sur lequel on dort pendant la nuit. La religion est la religion catholique-romaine. Les mœurs sont simples, mais la passion du jeu est très développée. Les Indiens appartiennent à la race des Yuma. A la différence de l'Apache, le Yuma est doux et très curieux. On les voit à chaque train venir regarder les allées et venues des voyageurs, et les manœuvres des hommes d'équipe. Leur vêtement, de la plus haute originalité, est en rapport avec la chaleur du climat. La toilette complète d'un homme ne consiste qu'en trois parties : une sorte de veste en toile de couleur, puis, au-dessous, deux grands morceaux de toile en forme de mouchoir de poche et dont l'un tombe par derrière comme la traîne d'une dame. D'où parfois des effets assez choquants, lorsque le vent, excité par une course rapide, soulève ces minces étoffes.

Le Colorado une fois franchi sur un excellent pont, l'on entre dans la Californie du Sud. Le premier aspect n'en est pas des plus engageants. A l'ouest du fleuve s'étend un espace impeuplé,

(1) Comparez les vues diamétralement opposées de G. von Rath, dans son livre *Arizona*, Heidelberg, 1885. (Note de la rédaction des *Mitteilungen*.)

Digitized by Google

un vaste désert de sable et de sel que l'on appelle le désert du Colorado, et dont une bonne partie est, comme la mer Morte, située *au-dessous* du niveau de la mer. C'est, en effet, le lit desséché d'un ancien golfe. A 90 kilomètres de Yuma se trouve une station, assurément unique dans le monde entier, à 226 pieds anglais de profondeur. Puis la ligne remonte insensiblement. L'on se trouve ainsi parcourir 108 kilomètres au-dessous du niveau de la mer.

A mesure que l'on s'éloigne du désert, la température diminue, et la végétation devient plus variée. C'est surtout dans les environs d'une ville de 17,000 habitants, la plus grande de la Californie du Sud, Los Angeles, que le climat et la végétation sont d'un charme irrésistible. Pour les malades de la poitrine, Los Angeles est un véritable paradis terrestre. Sa délicieuse campagne est ornée de vignes, d'amandiers, de figuiers, d'oliviers, d'orangers embaumés, de palmiers même.

Au nord de Los Angeles, le pays conserve le caractère exubérant de la nature tropicale, jusqu'aux monts San-Fernando, chaîne assez âpre que la ligne franchit à une hauteur de 600 à 1,000 mètres, par un tunnel de 2,163 mètres de long. Sur le versant opposé, elle traverse la Mojava, steppe brûlante de cactus et de sauge, haute plaine de 800 mètres de haut en moyenne, interrompue par des collines de sable. Puis elle grimpe, avec force lacets et par de nombreux tunnels, jusqu'à Tahichipi Summit (1,208 mètres). C'est là que commence la descente. Calient, 40 kilomètres au nord, n'est plus qu'à 393 mètres, Summer, 20 kilomètres plus loin, qu'à 127. Jusqu'à Fresno, insignifiante localité de 800 à 1,000 habitants, mais destinée à un certain avenir par l'excellence du sol sur lequel elle est assise, la ligne se maintient à une hauteur de 90 mètres; mais au delà elle atteint rapidement le fond de la belle plaine californienne, et court sur San-Francisco, cette ville dont l'histoire est comme un conte de fées, qui, en 1848, n'avait que 600 habitants et en compte aujourd'hui près de 400,000.

Quelques détails encore avant de terminer. Les prix sont assez élevés sur le Southern Pacific. C'est ainsi que, pour les huit jours

Digitized by Google

qu'exige le voyage de New-York à San-Francisco par le Santa-Fé et le Southern Pacific, l'on ne peut s'en tirer à moins de 1,125 fr., soit, en moyenne, un peu plus de 140 fr. par jour.

Les wagons sont excellents; leurs roues sont en papier. Les wagons-lits se distinguent par le luxe et la commodité de leur installation. Ces wagons-lits sont indispensables : sans eux, on ne pourrait faire qu'au détriment de la santé ce long voyage de huit jours et de huit nuits consécutives, qu'accomplissent aujourd'hui sans difficulté non seulement des hommes faits, mais même des familles entières.

En ce qui concerne la construction du Southern Pacific et la sécurité qu'elle présente, on peut dire qu'elle est aussi grande que sur les lignes plus anciennes des états de l'est. Les travaux ont été promptement menés, c'est vrai, mais pas avec la même rapidité que sur les premières lignes transcontinentales. Du reste, les dernières expériences n'ont porté que sur la nature des terrains traversés et les difficultés spéciales qu'ils offraient.

Quant aux attaques des Indiens, la ligne n'a pas encore eu à en souffrir. En sera-t-il toujours de même? C'est ce que l'avenir nous apprendra.

Émile RENARD.

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST.

SECTION DE BERGERAC.

Séance du 28 mai 1887.

Conférence de M. GUILLEMARE, inspecteur d'Académie de la Dordogne, sur « un voyage à l'île de la Réunion ».

Lors de son premier voyage à Bergerac, M. Guillemare, inspecteur d'Académie de la Dordogne, avait, dans l'intimité, narré devant plusieurs personnes quelques-uns des incidents de son voyage à l'île de la Réunion, où il avait occupé le poste de vice-recteur. M. Labroue, principal du collège de Bergerac, et M. Pauliet, inspecteur primaire, prièrent M. Guillemare de

Digitized by Google

vouloir bien faire de ce récit le sujet d'une conférence, qui serait donnée, sous le patronage de la Société de géographie, au personnel du collège et des écoles primaires de Bergerac, auquel se joindraient les divisions supérieures de chaque établissement.

Cette conférence a eu lieu le samedi 28 mai 1887, à huit heures et demie du matin, dans la salle du Théâtre. Le public était composé d'un millier d'élèves et du personnel des deux sexes de tous nos établissements scolaires.

Une grande carte, due aux soins de M. Rigaud, s'étale sur un large écran; à gauche un plan du canal de Suez, à droite celui du port de Marseille, tracé au tableau noir par le conférencier.

L'entrée de M. Guillemare est saluée de vifs applaudissements. Sans préambule, le conférencier nous transporte d'un seul bond sur le port de Marseille et nous fait saisir toute l'animation qui règne sur les quais de cette « porte ouverte au monde entier », selon l'expression de M. About. Nous montons avec lui sur le paquebot le *Sagalien* qui va partir pour Nouméa, via Suez et Saint-Denis. Quelle masse! Il a 137 mètres de long, plus que la plupart de nos cathédrales. Ce n'est pas une maison, c'est une vraie ville, avec ses quartiers, son administration, son marché, sa nombreuse population.

Lever, coucher, toilette, plantureux et fréquents repas, tout, sur le paquebot, est prévu par le règlement. M. Guillemare nous présente ses principaux compagnons de voyage : un colonel, chargé d'aller réprimer une insurrection dans la Nouvelle-Calédonie; un évêque allant aussi parmi les Canaques, mais pour y répandre l'évangile; un jeune élève de l'Ecole polytechnique, envoyé en Australie par la maison Rotschild à la recherche de mines de nickel et de cuivre; enfin la famille d'un receveur des finances envoyé à la Réunion. Pour finir le tableau, M. Guillemare se montre lui-même allant porter au loin la civilisation française par la diffusion de l'instruction.

Mais déjà la terre a disparu; on passe de nuit au détroit de Bonifacio : chaque seconde nous éloigne de cinq mètres de notre patrie : c'est peu, semble-t-il, mais les secondes sont rapides et se succèdent sans interruption. Nous sommes au lever du jour à peu de distance du Stromboli, toujours surmonté de son panache de fumée rougeâtre; l'immense cône, à moitié inondé des rayons rosés du soleil, offre un magnifique spectacle; nous le contemplons avec la foule des passagers pendant que le superbe steamer décrit, à travers l'archipel de Lipari, des courbes capricieuses et savamment calculées. Des souvenirs d'histoire nous assiègent; il nous semble que les galères d'Horace regardent avec stupeur nos rapides paquebots. Nous apercevons les côtes de la Sicile et presque aussitôt le détroit de Messine. Ici l'orateur devient un véritable paysagiste. Messine, adossée à des montagnes abruptes et presque verticales qui semblent pousser la ville vers la mer, se baigne dans les eaux bleues du détroit; les maisons en sont

Digitized by Google

coquettes, nous distinguons même les becs de gaz. A gauche, au loin, les dernières ondulations des monts de la Calabre; devant et derrière nous, les flots limpides de la Méditerranée, où nous laissons un sillage écumant et éclatant de blancheur.

L'Italie disparaît à son tour sous l'horizon; nous voguons dans les eaux de la mer Ionienne que soulève le vent froid des Alpes descendant le couloir de l'Adriatique; les flots deviennent glauques, la mer moutonne au loin et déferle avec fracas. Les brusques oscillations de tangage et de roulis ne laissent personne exempt d'appréhension; le capitaine fait prendre les précautions d'usage : on cargue les voiles, on arrime soigneusement la cargaison, on ferme les écoutilles. Nombre de passagers font la visite au baquet vert, d'autres sont étendus immobiles sur le plancher de leur cabine. Notre cicerone est un des rares qui ne soient pas trop incommodés, il donne quelques secours autour de lui, voire même au médecin du bord. La tempête devient furieuse, les vagues balayent le pont du vaisseau; les plus optimistes deviennent sérieux : « Vous en verrez bien d'autres quand nous serons dans la mer des Indes, » s'écrie un vieux marin, et cette peu encourageante promesse relève le courage des passagers par l'espoir qu'elle leur donne de ne pas rester en route. Cependant le *Sagalien* suit imperturbablement la route qu'il s'est tracée. En face de la grande île de Candie, la mer est plus calme, les vents s'apaisent et il ne reste plus des heures mauvaises qu'un souvenir empreint d'une certaine douceur.

Passons rapidement devant Alexandrie et Port-Saïd et entrons dans le canal. Il n'a d'agréable que sa faible longueur. Ici nous ralentissons notre marche pour éviter les collisions, les règlements l'exigent; d'ailleurs, pour plus de sûreté, les vaisseaux de second ordre se garent dans des bassins pour nous laisser passer, en notre qualité de long courrier. Au débouché du canal, nous arrivons à Suez, la ville étrange où fourmille une population venue là de tous les coins du monde : l'Arabe au burnous blanc, le Turc coiffé du turban aux vives couleurs, le Persan vêtu d'amples vêtements soyeux, le nègre d'Afrique aux criantes bigarrures, l'Européen au costume sévère. La ville est neuve; les maisons, légèrement construites, ont le genre et l'aménagement de celles d'Europe. Notre guide nous rappelle la satisfaction qu'il éprouve de retrouver là un de ses anciens élèves du lycée Charlemagne.

Au départ, nous reprenons toute notre vitesse dans cette mer Rouge qui rappelle tant de souvenirs; l'on aperçoit au loin, à gauche, le Sinaï, au sommet couronné de nuages. Nous sommes à plus de 2,800 kilomètres de la France. Rien ne rappelle plus la patrie que le drapeau tricolore flottant à la poupe du navire. Un point nuageux est signalé à l'horizon; c'est le panache de fumée d'un autre vaisseau qui court, lui aussi, les mers immenses. Tous les yeux se braquent sur ce point qui grossit

Digitized by Google

rapidement à cause de l'addition des deux vitesses; il vient, en effet, sur nous; ses formes se dessinent : c'est un vaisseau de guerre; il porte les couleurs françaises. Un immense cri s'élève sur le pont : « Vive la France ! » Le vaisseau poursuit sa route en échangeant avec nous quelques signaux et sans ralentir sa marche. Nous poursuivons de même. Après une sorte de bourrasque, où nous voyons un pauvre navire courir de grands dangers, nous franchissons, à portée des canons anglais, le détroit de Bab-el-Mandeb, et entrons dans le golfe d'Aden sans nous inquiéter d'une forte houle qui met en péril les simples voiliers. Il ne faut pas oublier que le *Sagalien* est un des plus beaux steamers de la Compagnie des Messageries maritimes; sa machine est de la force de 600 chevaux.

L'aspect de la côte est fort laid. Des crêtes noires et dentelées se détachent sur un ciel d'un bleu éclatant. D'énormes rochers occupent le pays tout entier. La dynamite y a creusé des excavations d'où l'on voit surgir la gueule des canons anglais. Aden garde l'entrée de la mer Rouge avec plus de force que Gibraltar celle de la Méditerranée, protégé qu'il est du côté de la terre par la stérilité du pays. La ville, vue du large, paraît peu importante. En réalité elle compte de 20 à 25,000 habitants et fait un grand commerce. C'est aussi un lieu de relâche pour les vaisseaux qui vont prendre ou quitter l'océan Indien. Nous entrons dans le port et le paysage nous apparaît plus désolant encore.

Mais nos yeux sont distraits par un spectacle original qui attire tous les passagers sur le pont. Une foule de petites barques se détachent du rivage et viennent évoluer autour du navire; ce sont des troncs d'arbres creux, semblables à des coques de noix, chétives embarcations à une seule place, montées par de petits négrillons qui, avec force cris et gestes, nous font comprendre qu'ils sont prêts à plonger dans la mer pour rattraper les pièces que nous voudrions bien leur jeter. Et les pièces de se succéder sans interruption, et les enfants de se précipiter à l'eau, de les rattraper à quelques mètres de profondeur bien avant qu'elles aient atteint le fond et de remonter triomphalement sur leur frêle esquif. Si la pièce est de billon, leurs yeux la suivent avec insouciance, et un sourire étalant de longues dents blanches nous fait comprendre qu'on ne se dérange pas pour si peu. Par contre, les jeunes Somalis nous proposent, avec des gestes expressifs, de passer au-dessous du navire et de ressortir de l'autre côté pour peu que la pièce jetée soit importante; jeu cruel dans ces eaux peuplées de requins, où plus d'un de ces jeunes imprudents a disparu à tout jamais.

On communique aux passagers l'avis que le départ n'aura lieu que le soir. Nous en profitons tous pour visiter la ville et les citernes d'Aden. Celles-ci sont situées assez loin de la cité : elles sont remarquables en ce qu'elles ont de l'eau douce. C'est

Digitized by Google

si rare, l'eau, à Aden! Aussi on vient de plusieurs lieues à ces citernes pour s'en procurer; on l'emporte à dos de chameau. La pluie est chose à peu près inconnue sur cette côte. Au moment de notre passage, il y a neuf ans qu'on n'a pas eu une ondée. Aujourd'hui cependant le ciel est couvert, chose bien rare, mais les nuages se dissipent, et l'atmosphère reprend sa sérénité accoutumée. L'aridité de ce sol est telle qu'il n'y pousse pas un brin d'herbe et qu'un végétal y est chose absolument inconnue.

Le moment du départ s'approche. Les passagers rejoignent le vaisseau. Les jeunes négrillons du matin sont parvenus, malgré la sévérité des règlements, à se faire tolérer sur le pont. Ils sont là au milieu de nous, demi-nus et souriants, sollicitant la générosité des voyageurs. Notre guide descend au *bar*, ou cantine du navire, et en rapporte une pomme et un morceau de pain, qu'il offre au plus chétif et souffreteux. On s'attendait à le lui voir avaler gloutonnement. Il n'y fait qu'une entaille discrète, passe le pain et le fruit à un camarade qui mord à son tour et le transmet à un troisième, celui-ci au quatrième, et ainsi de suite, jusqu'à ce que chacun ait donné son coup de dent. Le frugal déjeuner fait plusieurs fois le tour de la troupe famélique avant d'être épuisé.

Le vaisseau lève l'ancre et double le cap Gardafui, que nous apercevons à peine; après quoi nous voguons directement vers le sud, sur une mer plus tranquille que ne le faisait espérer le pilote pendant la tempête de la mer Ionienne. Les jours se suivent et se ressemblent; peu d'incidents. Un jour pourtant, au loin, là-bas, à gauche, on aperçoit une petite barque sans voiles ni fumée, seule au sein des mers, à 500 lieues des côtes. Les passagers regardent et s'étonnent, mais un vieux de l'équipage nous apprend que la prétendue embarcation est un rorqual, ou baleine du Cap, qui se joue à fleur d'eau. L'animal se rapproche assez pour qu'on l'observe aisément. C'est une masse énorme. Notre conférencier nous fait remarquer que le monstrueux cétacé atteint moyennement le poids de 150,000 kilos, ou 1,500 quintaux métriques; et pour mieux nous faire saisir l'importance de ce poids, il suppose la baleine dans un des plateaux d'une gigantesque balance : il faudrait, pour lui faire équilibre, placer dans le second plateau un troupeau de 150 bœufs de forte taille. — Un autre jour, nous sommes distraits par des bandes de poissons volants; ces curieux animaux s'élèvent à quelques pieds au-dessus de l'eau et se soutiennent en l'air l'espace d'une centaine de mètres.

Nous approchons de l'équateur; le tropique du Cancer a été franchi dans la mer Rouge, à la hauteur de Médine. Le soleil à midi passe directement sur nos têtes, et la nuit nous n'apercevons presque plus les constellations de nos pays du nord. L'étoile polaire est cachée sous l'horizon; la grande Ourse et Cassiopée émergent tour à tour au-dessus des eaux. A l'opposé, droit devant

Digitized by Google

nous, la magnifique Croix du sud, invisible dans notre hémisphère, semble nous indiquer notre route, et s'élève chaque nuit davantage au fur et à mesure de l'espace franchi. Presque tous les soirs la mer est phosphorescente; le sillage de notre vaisseau est éclairé de lueurs fugitives et sans cesse renaissantes.

Le terme du voyage approche pour une partie des passagers. La vie commune du bord a fait naître des liaisons qui vont être brusquement rompues. Il semble que l'amitié se fait plus vive quand arrive le moment de la séparation. La vigie crie : « terre ! » et tous les regards se dirigent vers le sud, où une pointe paraît en effet, mais si basse, si petite qu'on la distingue à peine.

Le paquebot est arrivé à Sainte-Suzanne (île de la Réunion); on se fait de touchants adieux, on se quitte le cœur serré, et le vaisseau poursuit sa route.

M. Guillemare nous promet, en terminant, de nous faire d'ici à quelque temps une nouvelle conférence, qui aura plus spécialement pour sujet : *l'île de la Réunion*. Comme avant-goût, et pour nous montrer la richesse de la végétation intertropicale, il met sous nos yeux un tronçon de fougère provenant de l'île Mayotte et qui mesure environ 60 centimètres de circonférence.

Les applaudissements qui suivent les derniers mots de M. Guillemare prouvent tout l'intérêt que l'auditoire a apporté à cette conférence.

Le délégué de la section centrale,
LAPLACE.

SECTION CENTRALE

Séance générale du lundi 6 juin 1887.

Présidence de M. LANNÉLUC, vice-président.

La séance est ouverte à huit heures et demie du soir.

Le secrétaire général fait connaître la liste des personnes présentées pour faire partie de la Société; ce sont,

Pour la section centrale :

MM. Alexandre-Joseph Tronquet, rentier, 170, rue de Pessac.
Charles Reyher, rentier, 153, rue du Palais-Gallien.
Henry de Lory, propriétaire, 17, cours d'Albret.
Omer Bague, fondeur en caractères, 16, rue d'Albret.
Guilbot, chef d'institution, 70, cours d'Aquitaine.

Pour la section de Bergerac :

MM. Morand-Dupuch, capitaine au 108e de ligne, à Bergerac.
Gouillou — — —
De Lajaunie, lieutenant — —
Pasteau, procureur de la République, à Bergerac.

Digitized by Google

Georges Lespinasse, propriétaire à Galube, par La Force (Dordogne).

Membres correspondants présentés par le bureau de la section centrale :

MM. le Dr Labonne, explorateur, à Paris.

Richard, membre de la Réunion des explorateurs et conférenciers, à Paris.

le baron Michel, membre de la Réunion des explorateurs et conférenciers, à Paris.

Chailley, ancien chef du cabinet de M. Paul Bert, à Paris.

Jean Broussali, à Paris.

G. Jollivet, docteur en droit, avocat, à Paris.

L'assemblée consultée vote à l'unanimité l'admission de ces nouveaux membres.

M. Lapierre a la parole pour résumer les nouvelles géographiques :

En Italie, le percement d'un nouveau tunnel de l'Apennin a été terminé le 23 avril dernier; la ville de Gênes va en retirer un grand profit.

A Athènes, une chambre consultative française de commerce vient d'être créée sur l'initiative de M. Wattbled, consul de France au Pirée.

Aux îles Loffoden, des sondages ont été exécutés par les ordres de l'amirauté norwégienne; le résultat a fait découvrir un banc, à l'ouest de l'île de Rost, d'une longueur de 90 milles géographiques; la profondeur est de 150 brasses à 300. On espère que cette découverte sera avantageuse aux pêcheries de harengs de la côte norwégienne.

Il est parti d'Anvers pour le Congo, le 7 mai, le steamer *Vlanderen*, emportant cinquante personnes et une petite embarcation à vapeur destinée à transporter la mission dans le Haut-Congo, afin d'étudier :

1° Les moyens les plus favorables au point de vue de l'exploitation et de l'importation des produits;

2° Les points où l'on pourrait avantageusement créer des établissements commerciaux.

Des expériences ont été faites par le prince de Monaco afin de déterminer les courants de l'océan Atlantique. Sur 169 bouées lancées à la mer à 300 milles nord-ouest des îles Açores en 1885, on en a retrouvé 14 dénotant une direction générale vers le sud-est. Sur 510 bouées jetées en 1886 plus près de la côte française, 9 ont été recueillies dénotant la même direction.

Il a été décidé que l'on creuserait devant le terre-plein qui borde l'entrée du canal de Suez à Port-Tewfick, du côté de la mer Rouge, une sorte de bassin de 1,200 mètres de longueur avec 100 mètres au plafond, où seize navires pourront stationner. Jusqu'ici, les opérations se faisaient en rade.

Digitized by Google

L'expédition Stanley s'est embarquée à Zanzibar le 24 février. Elle est arrivée à Matadi, sur le Congo, le 21 mars, puis, vers le 10 avril, elle se trouvait à Léopoldville; de là, elle remontera le fleuve jusqu'au Stanley-Falls pour s'avancer vers le lac Albert afin de gagner Wadelaï.

Le rapport du capitaine Rouvier sur le récent voyage au Congo qu'il a exécuté avec le lieutenant Liebrechts et le capitaine Massari, comme commissaire pour la délimitation des frontières entre l'Etat du Congo et les possessions françaises, promet d'être de la plus grande valeur pour les géographes; il sera accompagné d'un atlas de trente-huit cartes. Les *Annales hydrographiques* viennent de publier les observations astronomiques d'après lesquelles ont été dressées ces cartes.

Le litige entre la France et l'Etat indépendant du Congo, au sujet de leurs limites respectives, a reçu une solution à l'amiable sans qu'il ait été besoin de recourir à un arbitrage. La possession du bassin de l'Oubangi a été reconnue à la France.

Tombouctou continue à être l'objectif de certains voyageurs. Deux encore tentent d'y parvenir par des voies différentes; l'un, M. Viard, cherche une route par l'ouest à travers le Sénégal; l'autre, M. Krause, la cherche par le sud à travers la côte d'Or.

A Saint-Louis (Sénégal), a eu lieu, le 20 mars, l'inauguration de la statue du général Faidherbe.

En Tunisie, le gouvernement français vient d'envoyer huit officiers chargés de dresser une carte de la Tunisie entre Tunis et la frontière algérienne.

Le journal officiel tunisien signale que, dans la Régence, il existe 59 établissements scolaires dont 34 pour les garçons et 25 pour les filles; 42 sont entretenus par l'Etat. Il y a actuellement 3,865 garçons et 2,247 filles, en tout 6,112 enfants recevant l'éducation.

Un traité entre la Chine et le Portugal vient d'être passé; la Chine reconnaît les droits du Portugal sur Macao. Il y a plus de trois cents ans que le Céleste-Empire se refusait à admettre les droits de propriété du Portugal.

Au Tonkin, une étude de canal entre le fleuve Rouge et le canal des Rapides vient d'être approuvée par la Chambre de commerce d'Hanoï; ce canal supprimerait le trajet entre Haïphong et Hanoï, par le fleuve Rouge, trajet qui retient le voyageur quatre ou cinq jours. Ce canal aurait 7 kilomètres de longueur sur 25 mètres de largeur.

Au Canada, il est question de construire un tunnel qui relierait l'île du Prince-Edouard à la terre ferme; ce tunnel aurait une voie ferrée.

Dans la république de Costa Rica, il a été interdit de laisser débarquer tout passager de nationalité chinoise.

M. Howard, enseigne de la marine des Etats-Unis, vient de

Digitized by Google

découvrir un fleuve dans l'Alaska; c'est l'Ikpikpuk. Les indigènes le plaçaient entre le fleuve Yukon et l'océan Glacial, mais aucun blanc ne l'avait vu.

Une nouvelle expédition au nord du Groenland se prépare en Danemark; les explorateurs espèrent pouvoir parvenir à une plus haute latitude que celle qui a été atteinte par le lieutenant Holm en 1884.

La parole est ensuite donnée à M. Bocquillon pour une communication sur la Russie.

M. Bocquillon indique d'abord la position géographique de la Russie, son étendue, sa population, les divers aspects de ce vaste pays. Il jette un coup d'œil rapide sur l'histoire des origines russes et caractérise la race slave.

Viennent ensuite des détails sur le climat, le commerce, les habitations, les cultes, le recrutement de l'armée et le système gouvernemental.

M. le Président communique à l'assemblée les propositions présentées par M. le commandant Riondel dans sa conférence faite à Bordeaux le 23 avril 1887 (Collisions en mer et moyens de les prévenir; création de tribunaux internationaux en matière de litiges maritimes). Il donne lecture d'une lettre de M. l'amiral Juin, président de la Société de géographie de Rochefort, et par laquelle M. l'amiral Juin propose une entente entre les Sociétés de géographie sur les questions soulevées par M. le commandant Riondel et demande à la Société de géographie commerciale de Bordeaux de prendre l'initiative d'une délibération à cet effet.

En conséquence, M. le Président soumet à l'assemblée le projet de résolution suivant, élaboré par le bureau de notre Société:

« La Société de géographie commerciale de Bordeaux, à la suite des explications qui lui ont été fournies par M. le commandant Riondel, capitaine de frégate en retraite, dans une conférence sur les collisions en mer et les moyens de les prévenir,

» Prend la résolution suivante :

» Considérant que le nombre des bâtiments à vapeur, leurs dimensions et leur vitesse vont chaque jour en augmentant;

» Que, par suite, les risques d'abordage deviennent de plus en plus fréquents et leurs conséquences plus désastreuses;

» Que la loi internationale du 4 novembre 1879 n'est plus en rapport avec les exigences actuelles de la navigation;

» Considérant, en outre, au point de vue humanitaire,

» Que le nombre des marins et passagers s'accroît continuellement et que les moyens de sauvetage, en cas de sinistre, sont absolument insuffisants;

» La Société de géographie commerciale de Bordeaux estime :

» Que la proposition de revision des règlements internationaux, faite par le commandant Riondel, doit être appuyée auprès des pouvoirs publics, pour arriver à une nouvelle entente interna-

Digitized by Google

tionale munissant les navires de moyens plus énergiques et plus complets pour que, par les temps de brume et de nuit obscure, ils puissent s'apercevoir à de plus grandes distances,

» Et demande aussi qu'il soit créé des tribunaux internationaux en matière de litiges maritimes et qu'une réglementation soit établie pour les routes à suivre par les paquebots dans les passages où ces abordages sont le plus à craindre. »

La résolution qui précède est adoptée par l'assemblée à l'unanimité. Communication en sera donnée à la Société de géographie de Rochefort et au gouvernement français.

Le Secrétaire,
Alfred LAPIERRE.

OUVRAGES REÇUS PAR LA SOCIÉTÉ

(POUR LES OUVRAGES DONT ON DÉSIRE UN COMPTE RENDU, ENVOYER DEUX EXEMPLAIRES.)

Le docteur BERNARD (de Cannes). *L'Algérie qui s'en va.* Paris, Plon, 1887, in-18, 388 pages, avec gravures; 4 francs. — Le titre de cet ouvrage serait pessimiste, s'il n'était piquant. S'il faut en croire les statistiques récentes, les indigènes de l'Algérie (c'est d'eux en effet qu'il s'agit) ne sont pas sur le point de disparaître; au contraire, ils augmentent en nombre. Sans doute la civilisation européenne atteste son action par des marques de plus en plus évidentes; mais M. le Dr Bernard rencontre un peu partout les mœurs indigènes. Il nous mène de ci, de là, dans la Métidja, en Kabylie, à Laghouat, à Oran, à Tlemcen, à Mascara, à Mécheria, à Bougie, à Constantine, à Biskra. Le long de sa route, il s'arrête, il recueille avec une curiosité attentive les détails de mœurs, les anecdotes, les observations sur le pays et ses habitants et il s'applique à peindre le rapprochement et le contraste des races d'origines fort diverses qui animent le sol algérien.

Comte Charles de MOÜY. *Lettres athéniennes.* Paris, Plon, 1887, in-18, III-326 pages, avec gravures sur bois; 4 francs. — M. de Moüy a résidé six ans en Grèce comme ministre de France et il décrit les impressions qu'il a éprouvées et les monuments qu'il a contemplés durant son séjour à Athènes. Plein de sympathie pour la Grèce moderne et d'admiration pour la Grèce antique, il considère la ville de Périclès et de Démosthène comme la source du beau et de l'idéal; il nous raconte ses fréquents pèlerinages aux temples, aux fouilles, aux musées d'Athènes,

Digitized by Google

avec dévotion, presque avec onction. Il nous fait bien comprendre la souplesse, ainsi que la pureté de l'art antique. A la description détaillée des temples mutilés de l'Acropole et des débris de l'art de Phidias, il ajoute celle des monuments de pierre, de terre cuite et de métal que les fouilles contemporaines ont mis à jour : statues primitives aux attitudes hiératiques et qu'on dirait égyptiennes, statuettes gracieuses et coquettes de Tanagra et de Myrina, stèles funéraires du Céramique, merveilleux bijoux des tombeaux de Mycènes qui nous ramènent aux époques presque fabuleuses des Atrides.

Émile Garnault, secrétaire-archiviste de la Chambre de commerce de La Rochelle. *Le commerce rochelais au XVIIIe siècle d'après les documents composant les anciennes archives de la Chambre de commerce de La Rochelle. 2e partie : Etablissements maritimes de La Rochelle.* La Rochelle, typographie Ve Mareschal et E. Martin, 1887, gr. in-8°, VIII-342 pages, avec un plan. — Avec ce volume commence une publication qui doit comprendre plusieurs volumes et qui a pour base les archives anciennes de la Chambre de commerce de La Rochelle. Fondée en 1719, cette Chambre fut supprimée, comme les autres, en 1791. Elle a laissé des archives à peu près intactes dont M. Garnault entreprend aujourd'hui le laborieux dépouillement. Le livre de M. Garnault est avant tout une transcription de pièces reliées par un récit.

Dans un autre volume (la seconde partie ayant paru avant la première), M. Garnault nous fera sans doute connaître le système de classement, la situation (registres, portefeuilles ou liasses), le numérotage des documents qu'il analyse ou qu'il reproduit ; il nous dira, dans un relevé sommaire, la composition des précieuses archives dont il a la garde. C'est là, en effet, l'accompagnement indispensable d'un grand travail scientifique comme le sien. Nous le prions aussi, quand il cite les archives départementales, d'indiquer la série et le numéro.

La première partie, qui n'a pas encore paru, traitera de l'ancienne représentation commerciale de La Rochelle et donnera sans doute des indications détaillées sur les origines de la Chambre de commerce. Pour cette fois, M. Garnault a préféré l'actualité, c'est-à-dire les travaux d'amélioration du port. La Rochelle, au XVIIIe siècle, s'efforçait de créer un bassin à flot comme elle s'efforce aujourd'hui de créer un bassin en eau profonde. Appels énergiques et réitérés au gouvernement central, sacrifices particuliers, taxes locales, emprunts contractés au nom de la Chambre de commerce, autant de ressemblances entre le XVIIIe siècle et le XIXe. Les causes qui faisaient et qui font désirer le perfectionnement des établissements maritimes sont aussi les mêmes : les ports qui redoutent de se voir déserter doivent attribuer leurs craintes à de nouvelles exigences économiques bien plus qu'à une altération des anciennes conditions

Digitized by Google

locales; ce n'est pas la profondeur des chenaux ou des bassins qui diminue, c'est le tonnage des navires qui augmente. Les documents cités par M. Garnault nous en fournissent plus d'une fois la preuve. Le port de La Rochelle était fait pour contenir des navires de 150 à 200 tonneaux; dans ces conditions et durant des siècles, il avait pu garder un des premiers rangs; au XVIIIe siècle, il n'en était plus ainsi. La concurrence commerciale, afin de restreindre les frais généraux, avait accru le tonnage; la marine marchande avait adopté des vaisseaux de 500, 800, 1000 tonneaux qui ne pouvaient, comme les petits vaisseaux, supporter l'échouage et allaient chercher les ports de rivières où ils demeuraient toujours à flot.

J. GEBELIN.

GARONNE MARITIME ET GIRONDE

Sondages des pilotes.

	JUIN 1886	JANVIER 1887	JUIN 1887
RADE DE BORDEAUX 1re ligne de corps-morts — Du Pont à la Bourse	4m50	4m70	4m50
RADE DE BORDEAUX 1re ligne de corps-morts — De la Bourse à Fenwick	5m50	5m60	5m60
RADE DE BORDEAUX 1re ligne de corps-morts — De Fenwick à la rue Bense	6m30	5m50	5m50
RADE DE BORDEAUX 1re ligne de corps-morts — Mouillage de Bacalan	4m80	4m40	4m50
Traverse de Bacalan	3m50	3m30	3m70
Mouillage de Lormont	6m25	6m40	6m30
Devant Carriette	3m »	3m25	3m25
Passe de Bassens	2m25	2m55	2m65
Mouillage de Lagrange	4m40	4m50	4m30
Passe du Caillou	3m60	3m50	3m65
Mouillage de Purgues	6m50	6m50	6m60
Passe du Bec-d'Ambès	2m20	2m30	2m40
Mouillage de l'Ile du Nord	7m30	7m »	7m »
Mouillage de Blaye	4m60	4m60	4m60
Traverse de Beychevelle	3m40	3m30	3m30
Mouillage de Pauillac	6m »	6m »	6m »

La tête du banc de la Mauvaise continuant sa marche vers le nord s'est soudée aux bancs de la Coubre; on a dû modifier les dispositions des bouées de la passe du nord: on y a placé une bouée lumineuse.

A. H.

Le Gérant: **J. MANÈS.**

Digitized by Google

OBSERVATOIRE ASTRONOMIQUE DE BORDEAUX

(STATION DE FLOIRAC)

Observations météorologiques de Juin 1887.

DATE	ÉTAT ATMOSPHÉRIQUE A 9 HEURES DU MATIN						TEMPÉRATURE	
	PRESSION	TEMPÉR.	HUMID	CIEL	VENT	PLUIE	MINIMA	MAXIMA
	mm	°				mm	°	°
1	752,83	17,0	97	presque couvert.	N.-E. t. faible.	2,3	12,6	21,7
2	46,12	14,0	92	couvert pluie.	S.-W. modéré.	0,5	13,6	17,5
3	56,96	16,4	66	nuageux.	W. très faible.	0,7	9,7	22,4
4	58,87	20,7	67	presque couvert.	N. calme.	0,3	13,1	24,0
5	62,50	15,8	88	couvert.	E. presque nul.	9,8	11,9	24,1
6	61,38	17,6	83	presque couvert.	N.-E. très faible.	0,2	12,1	24,3
7	60,20	21,8	59	presque beau.	S. calme.	0,0	13,0	24,3
8	60,10	23,8	55	presque beau.	E.-N.-E. t. faible.	0,0	14,1	28,1
9	60,74	25,1	60	beau.	N. très faible.	0,0	15,8	31,3
10	61,17	26,8	50	peu nuageux.	N.-E. faible.	0,0	17,7	30,8
11	62,46	21,8	45	beau.	E.-N.-E. t. faible.	0,0	13,5	26,6
12	60,45	20,8	50	presque beau.	N.-E. très faible.	0,0	11,6	28,4
13	58,15	21,8	44	beau.	E. calme.	0,0	14,0	31,9
14	59,04	24,9	40	beau.	E.-S.-E. faible.	0,0	17,5	33,1
15	60,60	24,5	58	presque beau.	E.-S.-E t. faible.	0,0	16,5	33,6
16	59,23	28,3	44	beau.	E.-N.-E t. faible.	0,0	18,9	31,8
17	56,81	29,0	46	peu nuageux.	E. faible.	0,0	19,1	34,0
18	54,04	24,7	46	beau.	N.-E. faible.	0,0	17,2	32,6
19	53,94	27,7	56	beau.	S. calme.	0,0	16,9	35,5
20	57,16	23,6	76	très nuageux.	W.-S.-W. très faible.	1,2	18,1	28,0
21	58,04	19,2	90	couvert pluie.	N. t. faible.	13,1	17,1	28,5
22	56,06	20,0	49	presque beau.	E.-N.-E. faible.	0,3	11,3	27,2
23	57,71	21,0	48	peu nuageux.	N.-E. très faible.	0,0	12,9	30,0
24	55,18	26,3	59	nuageux.	S.-S.-E. faible.	0,0	17,8	32,6
25	58,82	23,0	69	nuageux.	S.-W. faible.	1,3	18,1	28,0
26	59,80	21,4	68	presque couvert.	N.-W. faible.	0,0	16,2	25,4
27	59,50	20,5	80	presque couvert.	N.-N.-W. faible.	0,0	16,4	25,7
28	61,13	21,4	64	nuageux.	S.-W. calme.	0,1	11,9	27,4
29	61,87	21,4	55	peu nuageux.	N.-E. modéré.	0,0	13,1	25,5
30	61,31	20,5	49	beau.	N.-E. modéré.	0,0	11,8	26,4

Bordeaux. — Imp. G. GOUNOUILHOU, rue Guiraude, 11.

Digitized by Google

LA QUESTION DU SOUDAN

LE CHEMIN DE FER DE DAKAR A SAINT-LOUIS [1]

Son origine, sa situation actuelle, son avenir et son rôle dans la colonisation du Soudan occidental.

Les rares écrivains qui se sont occupés du Sénégal et ont voulu faire connaître au public français la plus ancienne de nos colonies, ont cru devoir, pour la facilité et la clarté de leurs récits, diviser son histoire en un nombre variable de périodes, généralement caractérisées par de grandes actions militaires. Ils ont fait ainsi œuvre d'historien.

Mais pour l'économiste, qui n'envisage dans une colonie que son importance et sa place dans l'ensemble de l'organisme de la nation, le rôle qu'elle y a joué et celui qui l'attend, il n'y a réellement à étudier que deux périodes dans ce que l'on pourrait appeler l'*évolution* plutôt que l'histoire du Sénégal.

La première est tout entière remplie par des luttes incessantes, suivies de nombreux traités conclus avec les indigènes; par la construction de forts et de postes séparés par des distances énormes et destinés à protéger nos comptoirs au fur et à mesure de leur établissement. Lentement, ces comptoirs se multiplient et arrivent à former des villes : Saint-Louis, Gorée, Rufisque, Dakar; ou des escales importantes : Médine, Bakel, Sedhiou.

Durant toute cette période, la France ne s'occupe qu'à faire flotter son pavillon sur un grand nombre de points, sans tenir compte des distances, depuis les Scarcies jusqu'à Bammakou.

Et dans cette longue phase, nos possessions du Soudan ne présentent aucun caractère d'unité et de cohésion. Les dis-

[1] Voir, page 458, la carte du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis. Cette carte a été dressée d'après la *Note sur le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis*, publiée par la Compagnie (Paris, Chaix, janvier 1887).

Digitized by Google

tances considérables qui séparent les parcelles de territoires abrités par notre pavillon, le manque presque absolu de moyens de communication ne nous permettent pas toujours de le faire respecter, et limitent singulièrement notre influence commerciale et notre prestige militaire sur des populations noires qui ont surtout le respect de la force.

Commencée dès 1697 avec André Brue, cette période a duré jusqu'à nos jours.

C'est à tort que, pendant cet espace de près de deux siècles, on a désigné le Sénégal sous le nom de colonie; nous n'avions, sur cette partie de la côte occidentale d'Afrique, qu'une série de comptoirs, disséminés sur un espace immense, protégés par des forts plus espacés encore, et nous ne sommes les maîtres des territoires sur lesquels ils sont construits que sur l'étendue de quelques kilomètres.

Nos opérations commerciales, très bornées, sont souvent à la merci des indigènes; un ordre émané du chef-lieu met un temps considérable pour arriver à un point même relativement peu éloigné de nos possessions. Que dire, s'il s'agit de soldats et de canons?

Il y a loin de cette organisation rudimentaire, dépourvue d'unité et de solidité, à cet ensemble homogène que doit représenter une colonie, organisme complet qui peut être considéré comme un fragment détaché peu à peu de la métropole.

Dans ces dernières années seulement, le Sénégal paraît être arrivé au terme de cette première période. On peut dire qu'il est entré dans la seconde le jour où fut décidée la construction d'un chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.

C'est en effet la voie ferrée, ou, d'une manière plus générale, les communications largement et sûrement ouvertes, qui seront la caractéristique de la période nouvelle.

Seules elles pourront constituer la colonie, au vrai sens du mot, en reliant les uns aux autres tous ces points espacés du Soudan, simples jalons laborieusement plantés.

Peu à peu, aux postes et aux forts, munis de coûteuses garnisons, se substitueront des gares et des entrepôts; la voie

Digitized by Google

ferrée aura remplacé les routes incertaines des caravanes, et un port vaste et sûr assurera, en les décuplant, tous nos moyens de transaction.

Nous voudrions montrer quel intérêt puissant il y a pour la France à marcher dans cette direction, à favoriser ainsi l'évolution du Sénégal et à hâter l'avènement du Soudan à la civilisation et à la vie commerciale.

Si nous avons pris le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis comme objet principal de cette étude, c'est que, curieux des choses sénégalaises, nous avons suivi attentivement, sur les lieux mêmes, une partie de sa construction, et son exploitation depuis le début, et qu'il en est résulté pour nous la conviction profonde de l'importance des résultats à attendre par ce moyen, et à bref délai, dans la colonisation du Sénégal.

A part les économistes ou les hommes politiques qui s'occupent spécialement des questions coloniales, bien peu de Français connaissent les questions relatives à nos possessions de la côte occidentale d'Afrique en général, et à la Sénégambie en particulier.

Bien peu se rendent compte des conditions économiques spéciales à ces régions, comprennent ce qu'elles sont aujourd'hui, ce qu'elles pourront être un jour.

Rien ne fait mieux ressortir ce défaut d'informations exactes que les récents débats auxquels le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis a donné lieu à la Chambre des députés.

Il est donc essentiel que les voyageurs qui ont vu de leurs yeux apportent aux hommes politiques et aux hommes d'étude des renseignements et des documents précis; qu'ils répandent et vulgarisent auprès du grand public les connaissances spéciales qu'on ne trouve pas dans les livres. Il y a là une œuvre utile et patriotique à accomplir. C'est le sentiment qui nous a guidé dans ce travail.

Nous voulons y exposer les origines du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, montrer dans quelles conditions il a été construit, donner une idée exacte du pays qu'il traverse, de ses ressources, de ses habitants, de son passé et de son avenir.

Digitized by Google

Nous exposerons ensuite le rôle que cette première ligne est appelée à jouer dans la pénétration vers le Niger et dans la colonisation par la France des immenses régions arrosées par ce fleuve, indiquées sur les cartes sous le nom de Soudan occidental, et que l'on a dénommées en dernier lieu, et avec juste raison, le *Soudan français*.

Dès 1857, le lieutenant-colonel Pinet-Laprade, commandant l'arrondissement de Gorée, frappé des pertes considérables qu'infligeaient au commerce les variations de la barre du Sénégal; connaissant, d'autre part, les ressources du Cayor, le développement dont elles étaient susceptibles, et qu'arrêtaient seules des révoltes et des guerres incessantes, avait mis en avant le projet d'un chemin de fer reliant Dakar à Saint-Louis.

Les idées de Pinet-Laprade, consignées dans la *Revue coloniale* (janvier 1857), trouvèrent dans M. Brière de l'Isle un promoteur ardent et convaincu. Il fit mettre la question à l'étude, et, le 14 novembre 1878, le service des ponts et chaussées de la colonie remettait au gouvernement français un premier projet de construction.

Continuateur passionné de l'œuvre de Faidherbe, le gouverneur Brière de l'Isle ne pouvait se contenter d'ouvrir, par une voie ferrée, le Cayor au commerce et à la civilisation; comme son illustre prédécesseur, il rêvait de plus vastes projets. Il voulait conquérir le Soudan, pénétrer jusqu'au Niger; agrandir, en un mot, notre triangle sénégambien, l'enfoncer de plus en plus dans l'intérieur du continent africain.

La ligne de Dakar à Saint-Louis constituait une base excellente pour l'accomplissement futur de ce grandiose projet.

Il entreprit, par l'intermédiaire de ses officiers, une série d'études de reconnaissance qui devaient préparer l'établissement d'un chemin de fer partant d'un point du « Dakar à Saint-Louis » et allant aboutir à Médine.

Ces études préliminaires furent poursuivies, avec le plus grand soin, durant deux années consécutives.

Digitized by Google

Au mois de février 1880, la Chambre des députés était saisie d'un projet de loi, déposé par le ministre de la marine et des colonies, qui déclarait d'utilité publique un réseau comprenant :

1° Une ligne de Dakar à Saint-Louis;

2° Une ligne s'embranchant sur un point de la précédente pour aboutir à Médine;

3° Une ligne de Médine au Niger.

L'État devait confier la construction des deux premières à l'industrie privée; il se réservait la construction de la troisième.

Disons, dès maintenant, qu'il ne sera nullement question ici de cette dernière. Nous laisserons de côté la question du Haut-Fleuve, sans blâmer ni approuver ce qui a été fait, mais nous réservant d'en faire plus tard, à l'aide de documents nombreux et précis, une étude impartiale.

Quant à la ligne qui devait relier la ligne de Dakar-Saint-Louis à Médine, elle était provisoirement ajournée.

Il n'est pas inutile, pour l'édification de nos lecteurs, d'insister sur le soin minutieux avec lequel fut examiné devant le Parlement le projet de loi relatif à la ligne de Dakar à Saint-Louis; nous le ferons rapidement.

Ce projet ne fut voté qu'après cinq épreuves successives à la Chambre et trois devant le Sénat, après avoir été, par conséquent, soumis à des discussions prolongées et approfondies dans le Parlement et dans les diverses commissions chargées de l'examen.

Un appel avait été fait à la concurrence pour l'adjudication de la construction et de l'exploitation de la ligne, sur les projets dressées par le service des ponts et chaussées de la colonie, et sur les clauses et conditions d'un cahier des charges rédigé par l'administration de la marine.

Trois concurrents s'étaient présentés : la Société de construction des Batignolles, dont les offres étaient notablement inférieures à celles de ses concurrents, avait été déclarée adjudicataire, et la loi de concession était promulguée le 29 juin 1882.

Digitized by Google

Pour l'édification de nos lecteurs, nous ajouterons que le conseil des ponts et chaussées, consulté, avait signalé les difficultés et les aléas de l'entreprise, tant au point de vue de la construction qu'à celui de l'exploitation.

Des reconnaissances et études préparatoires avaient été faites en 1880 et 1881 par la Société de construction des Batignolles. Dès le mois de novembre 1882, cette société commençait les installations nécessaires, malgré la terrible épidémie de fièvre jaune qui sévissait en 1881 et 1882, et qui enlevait cinq sur six des premiers agents envoyés au Sénégal.

Les travaux étaient entrepris du côté de Saint-Louis à la fin de 1882, du côté de Dakar en février 1883.

Ils étaient poursuivis avec une grande activité, et, le 6 juillet 1885, la ligne entière, d'une longueur totale de 264 kilomètres, était inaugurée par le gouverneur du Sénégal et ouverte à l'exploitation.

Le prix kilométrique de cette ligne, si rapidement et si heureusement exécutée, était, aux termes de la convention, de 68,000 francs seulement par kilomètre (1).

Ce prix, le conseil général des ponts et chaussées le considérait comme un minimum. On ne saurait être d'un autre avis si l'on songe aux dépenses considérables de transport de tous les matériaux employés à la construction, à l'élévation du salaire du personnel et à tous les risques et aléas inhérents à une entreprise de ce genre dans un pays comme le Sénégal, où les ouvriers européens ne pouvaient travailler que du commencement de décembre à la fin de juillet, et devaient être rapatriés dans l'intervalle de deux campagnes.

M. le commandant Bois, dans un travail remarquable (*Sénégal et Soudan; travaux publics et chemins de fer*), a tiré de l'exposé qu'il a fait de cette période de construction des conclusions intéressantes, sur lesquelles nous croyons utile d'insister.

(1) Les deux concurrents de la Société des Batignolles, dans l'adjudication du 30 octobre 1880, avaient demandé des prix de 83,790 francs et de 73,000 francs par kilomètre.

Digitized by Google

Une objection très répandue se reproduit à l'encontre de tout projet sérieux de colonisation dans le continent africain.

Ce sont là, dit-on, des pays inhabitables pour l'Européen, en raison de leur insalubrité. Le nom seul du Sénégal éveille dans beaucoup d'esprits l'idée d'une mortalité excessive. On rappelle à ce propos les épidémies de fièvre jaune qui ont, à plusieurs reprises, décimé la population blanche; les terribles hécatombes de médecins, d'officiers, de sœurs, qui ont alors épouvanté la colonie.

Ce sont là des calamités dont les pays les plus sains ne sont pas toujours exempts. Nous pourrions leur opposer les épidémies de choléra des dernières années, et celles de fièvre typhoïde, qui règnent annuellement dans les grands centres.

Certes, la Sénégambie est insalubre, mais cette insalubrité comporte des degrés et peut être très atténuée par une hygiène intelligente et par la connaissance du pays.

En effet, le poison malarien, dont les manifestations multiples, graves ou légères, forment, par leur caractère endémique, le fond de la pathologie africaine, varie d'intensité avec la latitude, et est également soumis à l'influence saisonnière.

Dans toute entreprise faite en terre africaine et comportant un nombreux personnel européen, on devra tenir un compte sérieux de ces deux facteurs. La Société de construction des Batignolles l'avait bien compris, et les résultats obtenus par elle ont été des plus satisfaisants.

Comme nous l'avons vu, la ligne de Dakar à Saint-Louis fut construite en trois campagnes : la première, commencée en février 1882, se termina en juin; la seconde et la troisième, commencées en décembre 1883 et 1884, se terminèrent en juillet 1884 et 1885.

Le personnel européen fut donc constamment rapatrié au commencement de la saison mauvaise, dite « hivernage », après avoir accompli une campagne de six mois environ.

Et voici ce qui en résulte, au point de vue sanitaire; nous laissons parler ici le commandant Bois :

« Il a été employé à la construction, comme personnel euro-

Digitized by Google

» péen, dans la première campagne, cinquante ingénieurs ou » agents et cinq cent soixante-six ouvriers. Pendant la deuxième, » le même nombre d'ingénieurs et d'agents et sept cent cin- » quante ouvriers. Enfin, dans la dernière campagne, cinquante- » cinq ingénieurs ou agents, et sept cent sept ouvriers.

» La mortalité sur les ingénieurs a été nulle; quant aux » ouvriers européens, il en est mort : six dans la première » campagne, huit dans la seconde et onze dans la troisième, » soit, au total, vingt-cinq sur deux mille vingt-sept ouvriers, » en vingt-quatre mois; ce qui, en comptant les ingénieurs et » agents divers de la construction, donne un peu plus de 1,2 » de déchet pour cent par douze mois de travaux.

» C'est un minimum qui n'a pas toujours été atteint en » France, et peut-être jamais en Algérie.

» Cette expérience nous paraît concluante à démontrer que » la main-d'œuvre européenne peut être employée sous les » tropiques, pourvu que les conditions d'administration et » d'hygiène auxquelles sont soumis les ouvriers soient bonnes, » bien étudiées, et leur travail restreint aux limites de temps » et de saison que le climat comporte. »

Suivons maintenant le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, dont la construction est achevée, dans son exploitation. Étudions quels ont été les résultats obtenus depuis le 6 juillet 1885 jusqu'au 1er janvier 1887. C'est l'histoire des transformations économiques du Sénégal dans ces dernières années que nous allons écrire, abordant ainsi la solution de ce grand problème qui s'appelle la conquête du *Soudan français*.

Nous donnerons d'abord une idée du Cayor et des pays traversés par le chemin de fer.

Si l'on réunit, sur une carte de la Sénégambie, Saint-Louis à Dakar par une ligne suivant la côte, on aura la longueur et la limite occidentale de la région traversée. En faisant converger insensiblement ces deux points extrêmes jusqu'aux territoires dénommés *Djoloff* et *Ferlo*, on aura à peu près circonscrit toute l'étendue du pays drainé par la voie ferrée.

Au nord, se trouvent le fleuve Sénégal; au sud, les pays du

Digitized by Google

Baol, du Sine, et la rivière Saloum. Le Cayor proprement dit se divise en un certain nombre de provinces mal délimitées entre elles.

Nous n'entrerons pas ici dans les détails d'une description géographique, qui pourrait paraître aride et peu intéressante.

Nous croyons préférable, au point de vue de la clarté et dans l'intérêt du sujet qui nous occupe, de faire avec notre lecteur la traversée du Cayor en suivant la ligne, et de lui montrer, au fur et à mesure que nous rencontrerons ses stations successives, le pays qui les entoure, ses ressources, ses produits, ses habitants.

Avant de commencer ce voyage, il est important de dire que l'aspect des contrées qui vont être parcourues change à peu près complètement avec les deux grandes saisons de l'année sénégambienne.

Durant la saison sèche, qui commence en décembre pour finir en juin, pas une goutte d'eau ne tombe sur toute l'étendue du Cayor. La contrée offre alors un aspect triste, dénudé, à peu près celui de la campagne en France pendant l'hiver : les grands baobabs ont perdu leur feuillage éphémère, la frondaison touffue des grandes essences se dessèche, les hautes herbes de Guinée jaunissent et souvent disparaissent sous l'incendie qu'allume partout l'indigène, à cette époque de l'année, pour préparer la terre à l'ensemencement nouveau.

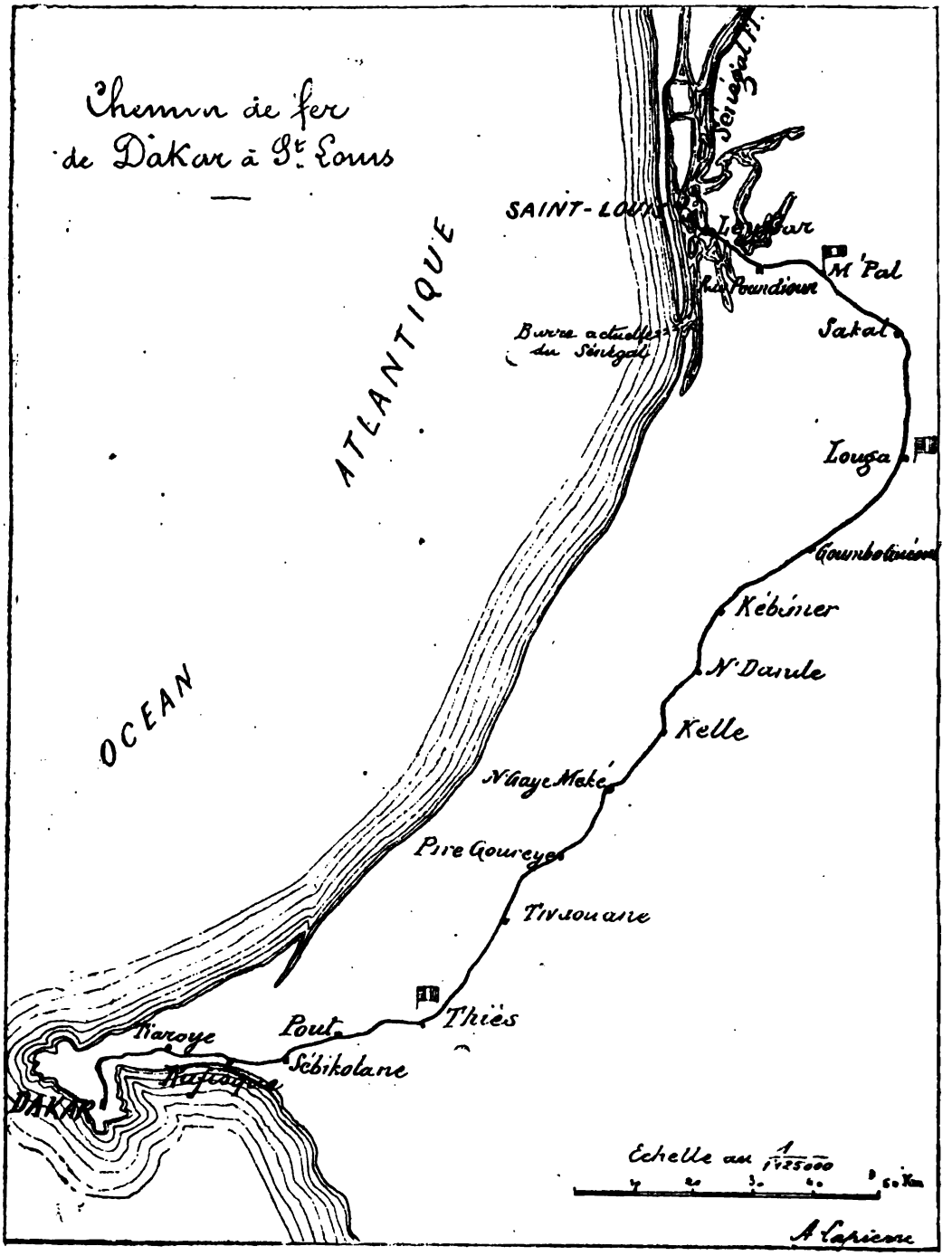
Partout l'œil est frappé par les immenses taches noires de ces débris carbonisés.

Mais viennent les premières pluies, et les champs ensemencés se couvrent d'arachides, de maïs, de mil; dans les parties incultes, l'herbe pousse drue, le fond sombre des taillis d'arbustes et d'arbrisseaux verdoie presque soudaînement, et les grands arbres se revêtent de feuilles.

Le Cayor ressemble alors à certaines régions de la France au commencement de l'été.

Ceci dit, voici d'abord *Dakar,* tête de ligne et siège de tous les services de l'exploitation, situé à l'extrémité sud de la presqu'île du cap Vert et sur le bord de la mer.

Digitized by Google



Digitized by Google

La ligne longe et traverse en partie la zone des dunes, qui limite, à l'est, l'agglomération urbaine, la future ville de Dakar.

Au pied de ces dunes, à quelques mètres de la gare des voyageurs, se trouvent la gare des marchandises, le dépôt, les magasins, les ateliers, et de vastes hangars, disposés pour servir de logements d'ouvriers.

Nous avons passé devant l'hôpital de la Compagnie, trop petit, insuffisant, ne pouvant contenir qu'une vingtaine de lits, et qui va être incessamment remplacé par une maison plus salubre et plus spacieuse.

La voie continue à suivre le bord de la mer, en décrivant une courbe très accentuée, et arrive, après un trajet de 14 kilomètres, à la station de *Tiaroye*. De là, elle s'éloigne fort peu de la mer et va, à peu près en ligne droite, jusqu'à *Rufisque*, en parcourant 15 kilomètres.

Durant tout ce trajet, on a suivi la limite sud de la presqu'île et traversé une partie du *N'Diander*, province depuis longtemps détachée du Cayor et soustraite à l'autorité du damel.

On aurait une fausse idée du Cayor si on le jugeait, même durant la bonne saison, d'après la région traversée par cette première section.

De Dakar à Rufisque, en effet, le pays apparaît dénudé; le sol, à peine recouvert d'une végétation rabougrie, présente, sur un très grand espace, des ondulations irrégulières, preuves de sa mobilité et de sa nature exclusivement sablonneuse.

Çà et là, dans les plaines qui s'étendent du côté de Tiaroye, des dépressions plus profondes, véritables cuvettes, peuvent recueillir et conserver une quantité d'eau suffisante pour entretenir une végétation plus puissante, qui se détache en petits îlots au milieu de la plaine nue.

Le pays s'étend ainsi, à peu près désert, jusqu'au marigot de *M'Bao*, dont la fraîcheur et les eaux permettent à la plaine voisine de verdoyer; les palmiers s'y présentent en groupes nombreux, et on aperçoit quelques baobabs, avant-garde de la grande forêt qui s'étend au delà de Rufisque.

Digitized by Google

La voie passe le marigot sur un pont métallique de dix mètres.

En résumé, dans cette première section de Dakar à Rufisque, le pays est pauvre, les habitants sont rares. Ils l'étaient bien plus encore avant l'établissement de la voie ferrée. Depuis sa construction, en effet, les champs d'arachides se multiplient des deux côtés de la ligne, de petits villages se forment.

La Compagnie a déjà commencé des plantations de *pourghère*, euphorbiacée du genre *Iatropha*, dont le fruit capsulaire fournit une huile depuis longtemps exploitée par les usines de Rouen, et dont le commerce est, à l'heure actuelle, entre les seules mains des Portugais du cap Vert.

Le sol sablonneux de la section Dakar-Rufisque se prête admirablement à cette culture, qui, grâce au chemin de fer, se répandra peu à peu dans tout le Cayor, et deviendra fort rémunératrice. La Compagnie aura ainsi introduit, à côté de l'arachide, une nouvelle plante à huile dans cette Sénégambie dont le rôle, d'après les économistes les plus compétents (1), est de devenir le grenier du globe pour les graines oléagineuses.

Arrêtons-nous un instant à Rufisque, ville d'hier, prospère et grandissante, et qui a beaucoup profité des transformations apportées par la voie ferrée.

Les maisons de commerce de Rufisque centralisent aujourd'hui bien plus rapidement, dans leurs magasins, les arachides et les autres produits des pays sérères, et peuvent faire plus rapidement aussi leurs chargements.

Les noirs, en effet, dont les villages et les champs se trouvaient à une grande distance de la ville, mettaient un temps considérable à apporter les produits de leur récolte sur leur tête ou à dos de chameau ; souvent même ils différaient longtemps leur voyage, pour peu que leur pays fût troublé par la guerre. Aujourd'hui, ils vont déposer leurs produits à la station la plus voisine (Thiès et Tivaouane principalement), où ils trouvent toujours des traitants, représentants des grandes maisons de commerce, envoyés là pour acheter.

(1) Paul Leroy-Beaulieu, *De la colonisation chez les peuples modernes.*

Digitized by Google

De ces entrepôts, les arachides prennent rapidement la voie ferrée jusqu'à Dakar, port sûr où l'on n'a pas à craindre les vicissitudes d'une rade hérissée de brisants et ouverte à tous les vents, comme l'est celle de Rufisque.

Économie de temps, sûreté de transport, double avantage apporté au commerce de cette ville par le chemin de fer.

Aussi, son trafic s'est-il sensiblement accru.

Après Rufisque, la voie ferrée s'infléchit et s'engage dans l'intérieur du pays sérère. Elle traverse une magnifique forêt de baobabs, continue sur près de deux kilomètres; elle trouve ensuite des terrains marécageux et à végétation puissante sur un parcours de 15 kilomètres.

La population est, aux environs de Rufisque, relativement dense; les villages abondent dans la forêt des baobabs; l'indigène recherche avidement, pour y construire sa case, les agglomérations de ces grands arbres, dont le fruit oblong, nommé *pain de singe,* est pour lui un aliment, et dont la feuille, desséchée et pulvérisée, constitue un assaisonnement précieux pour son *kous-kous.*

Après la forêt, autour de laquelle s'étendent, à perte de vue, des champs d'arachides et de mil, les terrains marécageux commencent.

De nombreux villages se sont élevés aux abords de la voie, depuis sa construction, et l'on peut voir, en passant, le chaume pointu de leurs cases, et leurs greniers à mil, semblables à des ruches d'abeilles.

Après un trajet de 17 kilomètres à travers cette partie riche et pittoresque, contrastant avec la section parcourue entre Dakar et Rufisque, on arrive à la station de *Sébikotane.*

Disons que l'abondance des eaux, causée par les pluies torrentielles de l'hivernage, a rendu la construction de cette section particulièrement difficile : la stabilité de la voie n'a pu être assurée que par l'établissement de remblais puissants.

Après Sébikotane, le terrain devient et se maintient solide jusqu'à *Pout,* c'est-à-dire sur une distance de 9 kil. 800 mètres. Partout ici la forêt est épaisse, présentant, par endroits, des

Digitized by Google

taillis inextricables; le palmier domine. La forêt de Pout est très vaste; elle se prolonge, à l'ouest, jusqu'à la région des *Niayes* (grands réservoirs recueillant les eaux de l'hivernage et maintenant toujours autour d'eux une riche végétation).

Le pays se prête parfaitement à la culture. Avant l'établissement du chemin de fer, il y avait là un foyer de guerres incessantes; la construction de deux fortins avait été jugée nécessaire : l'un à *M'Bidjem,* protégeant la route de Rufisque; l'autre à Pout, sur un point que devait traverser plus tard la voie ferrée. Grâce à celle-ci, les conditions ont bien changé. La pacification définitive de cette région s'est faite sans beaucoup de peine; les habitants ont cultivé, au lieu de guerroyer; leur densité s'est accrue sous l'influence de la paix, et le chemin de fer draine aujourd'hui les produits abondants de leurs récoltes.

Il y a quelques mois, les postes militaires de Pout et de M'Bidjem, dont l'entretien était fort coûteux, jugés désormais inutiles, ont été désaffectés.

En laissant Pout, la voie ferrée suit la même direction et continue à travers la forêt.

Avant de quitter cette belle et curieuse forêt de Pout, signalons une variété de *ficus elastica,* dénommée *toll* en langue indigène, qui fournit un excellent caoutchouc peu exploité jusqu'à présent.

C'est là encore pour le Cayor une culture de l'avenir.

De Pout à Thiès, la direction de la voie est à peu près la même sur un parcours de 22 kilomètres.

Nous entrons ici dans la partie la plus pittoresque et peut-être la plus riche du pays sérère.

A cinq kilomètres de Pout, nous traversons, sur un pont de pierre de quatre mètres, le marigot de la *Tanna,* un grand lac dont les rives disparaissent sous une végétation luxuriante. Encore quelques kilomètres, et devant nous apparait la ligne montagneuse de Thiès.

Les villages se montrent de plus en plus nombreux, et ce n'est pas sans un certain étonnement que l'on entre en gare de *Thiès.*

Digitized by Google

A droite, à quelques mètres de la gare, le poste militaire et l'enceinte fortifiée; à gauche, le centre commercial, point de traite important, créé depuis l'établissement de la voie ferrée.

Quelques maisons en pierre, de vastes et nombreux magasins en bois, presque tous recouverts de tuiles rouges, donnent à Thiès l'aspect réjouissant d'une bourgade française. Avant la construction de la voie, l'œil ne rencontrait que le chaume pointu des huttes sérères, abritées par le poste.

L'importance de Thiès s'accroîtra tous les jours. Là, en effet, aboutissent les routes suivies par les caravanes venues du *Baol* et du *Sine*, régions bien plus riches et plus fertiles que le Cayor, pays des arachides par excellence.

Les maisons de commerce de Rufisque ne pourront donc qu'augmenter là le nombre de leurs traitants et de leurs entrepôts.

De Thiès partira, nous n'en doutons pas, l'embranchement qui, passant par *Fatik*, rejoindra *Kaolak*, drainera les richesses oléagineuses de ces contrées, et augmentera considérablement le trafic de la ligne actuelle, en se substituant à la marche lente et peu sûre des caravanes.

Thiès sera donc un jour tête de ligne du tronçon *Fatik-Kaolak*, et il se prête admirablement à l'exécution de ce projet, dont la conception est due à M. le commandant Bois.

Outre les avantages déjà mentionnés, Thiès est, en effet, un des points les plus salubres du Cayor : pas de stagnation des eaux dans le voisinage du centre habité, partant, peu ou presque pas d'impaludisme. C'est à peine si l'on relève annuellement, sur les registres de l'infirmerie du poste, quelques cas légers de *malaria*. Ce fait est si connu que, depuis longtemps, les commerçants de Rufisque et de Dakar considèrent Thiès comme un sanatorium.

Rien donc ne s'oppose à son développement; tout, au contraire, fait prévaloir sa prospérité à venir.

En partant de Thiès, la voie s'infléchit un peu au nord, et parcourt 21 kilomètres dans cette direction jusqu'à la station de *Tivaouane*, qu'elle atteint après avoir traversé la région

Digitized by Google

montagneuse la plus pittoresque du Cayor, par le *Ravin des Voleurs*. Des forêts de *caïlcedra* recouvrent les flancs de petits monticules, où les essences de construction abondent.

Pendant longtemps, cette gorge, traversée par la voie, et dont le nom est caractéristique, fut l'effroi des caravanes se rendant à Rufisque. Beaucoup d'entre elles étaient pillées; la guerre y était continue. Aujourd'hui, la paix y est profonde; et ces vastes forêts n'attendent que des capitaux et des bras pour livrer leurs trésors (arbres à caoutchouc, arbres à gomme, et autres essences que l'industrie exploitera un jour).

Nous voici à Tivaouane, rendu célèbre par les derniers événements militaires.

Hier encore, il n'y avait là que quelques agglomérations de huttes, quelques rares villages indigènes, presque tous propriétés de la couronne, habités par des esclaves du damel. La voie ferrée est construite, et un centre commercial presque aussi important que Thiès, s'y élève non moins instantanément, toujours sur l'initiative de Rufisque. Les commerçants de cette ville y envoient des représentants, des maisons se construisent, des entrepôts s'élèvent.

La proximité du Baol, la convergence des routes venues du cœur du Cayor, assurent l'avenir et la prospérité de ce centre de traite.

En quittant Tivaouane, nous entrons dans le royaume du Cayor proprement dit, et le pays va peu à peu changer d'aspect, sans cesser d'être aussi intéressant.

Au bout de quelques kilomètres, un arbre au port singulier, au stipe grêle, élancé, surmonté d'un ombelle de longues feuilles en éventail, le *ronier,* qui, avec le palmier, donne sa couleur locale à tout paysage africain, devient de plus en plus commun. Bientôt, ses bataillons serrés forment à l'horizon un fond sombre qui s'éclaircit peu à peu, laissant voir le sol verdoyant ou brûlé à travers ses tiges élégantes. La voie traverse cette magnifique forêt qui s'étend de part et d'autre jusqu'à perte de vue, et l'on atteint ainsi la gare de *Pire-Goureye*, après avoir parcouru 13 kilomètres.

Digitized by Google

Même direction, même forêt, mêmes sites jusqu'à *Kelle*, en brûlant la station de *N'Gaye-Meké*, fameuse par nos combats contre les guerriers du damel.

De Pire-Goureye à Kelle, nous avons parcouru 26 kilomètres environ, toujours à travers les roniers.

Le ronier fournit un bois excellent pour la fabrication des pilotis, et a servi à faire presque tous les appontements de la colonie.

Dans toute cette région, la population est relativement plus dense que partout ailleurs, les villages sont plus grands et les habitants plus travailleurs.

Nous remarquons partout de nombreux troupeaux. A 11 kilomètres 750 mètres de Kelle, nous atteignons *N'Dande*, milieu de la ligne à peu près et centre du Cayor.

A quelques kilomètres, se trouve *N'Guiguis*, ancienne ville fortifiée et capitale du damel. Le voyageur jouit ici d'une demi-heure de repos et peut prendre son repas au buffet de la gare.

Il existe à N'Dande un dépôt et une remise pour quatre machines. Non loin de N'Dande, se trouvaient les plus grands villages du damel, les propriétés les plus considérables de la couronne.

Partout, dans la contrée, la culture de l'arachide et celle du maïs sont très répandues.

De N'Dande, la voie, se dirigeant toujours au nord, gagne *Kébemer*, et, s'infléchissant un peu à l'est, atteint *Goumbo-Guéoul*, après 30 kilomètres. Le pays change peu d'aspect durant tout ce trajet; les ressources et les cultures sont à peu près les mêmes que dans les pays déjà traversés; les troupeaux de bœufs deviennent de plus en plus nombreux.

De Goumbo-Guéoul à M'Pal, la ligne s'infléchit considérablement et décrit une grande courbe, qui aboutit à Saint-Louis et mesure 70 kilomètres d'étendue.

La première partie de cette courbe, à quelques kilomètres de Goumbo-Guéoul, traverse le *Diambour*, une des plus grandes et des plus riches provinces du Cayor.

Elle passe devant le poste militaire et le fort de *Louga*, cons-

Digitized by Google

truit à quelques mètres de la gare, pour protéger la voie contre les tentatives possibles du damel. Cette partie du Cayor est restée jusqu'à présent très pacifique.

Après Louga, et à 25 kilomètres, nous trouvons, sur la courbe, la station de *Sakal,* dans la province de *Merina-N'Guik.* On a, en creusant les puits de cette gare, trouvé des minerais de fer d'une excellente qualité. Entre ces deux points, la région a changé d'aspect; elle est devenue onduleuse et assez boisée. On y rencontre des dunes hautes et solides, à travers lesquelles, à 13 kilomètres de Louga, on a dû creuser deux importantes tranchées pour le passage de la voie.

La station de *M'Pal* vient ensuite, à 13 kil. 200 mètres de Sakal, à 32 kilomètres de Saint-Louis, et mérite de nous arrêter.

(A suivre.) Dr Paul VIGNÉ.

Les nouvelles lignes de la Compagnie des chemins de fer du Midi.

1° *Ligne d'Autevieille à Mauléon (Basses-Pyrénées).* — Cette section, d'une longueur de 26 kilomètres, complète la ligne de Puyôo à Mauléon (46 kilomètres), avec embranchement d'Autevieille à Saint-Palais (10 kilomètres).

Puyôo est une importante gare d'embranchement de la ligne de Toulouse à Bayonne, située dans le canton d'Orthez, au 271e kilomètre de Toulouse-Matabiau, au 51e de Bayonne (gare de Saint-Esprit), au 31e de Dax, au 179e de Bordeaux (Saint-Jean), par Lamothe, Morcenx et Dax. Les trains en partent dans quatre directions différentes, savoir : 1° pour Orthez, Lacq, Lescar, Pau, Coarraze-Nay, Montaut-Betharam, Lourdes, Tarbes, Tournay, Capvern, Lannemezan, Montréjeau, Saint-Gaudens, Saint-Martory, Boussens, Martres, Tolosanes, Cazères-sur-Garonne, Carbonne, Muret, Portet-Saint-Simon et Toulouse-Matabiau; 2° pour Peyrehorade, Urt et Bayonne (Saint-Esprit); 3° pour Dax, Rion, Morcenx, Solférino, Labouheyre, Ichoux, Lamothe, Facture, Marcheprime, Pessac et Bordeaux (Saint-Jean); 4° pour Salies-de-Béarn, Autevieille, Sauveterre-de-Béarn et Mauléon, avec embranchement d'Autevieille à Saint-Palais. Le bourg de Puyôo compte 700 habitants et est situé sur la rive droite du gave de Pau, sur la limite des départements des

Digitized by Google

Basses-Pyrénées et des Landes; tout près de Puyôo se trouve Ramons, commune de 900 habitants dépendant du canton d'Orthez. Depuis la gare de Puyôo, le touriste aperçoit les ruines importantes du château de Bellocq, commune de 1,000 habitants, canton de Salies-de-Béarn, qu'il ne doit pas négliger de visiter; elles consistent en un beau donjon carré bien conservé, six tours rondes et des pans de murailles. Le vin de Bellocq jouit d'une grande réputation; le village possède un temple protestant dépendant du consistoire d'Orthez.

En partant de la gare de Puyôo, la ligne de Mauléon franchit le gave de Pau très rapide et ayant une dizaine de mètres de profondeur; le gave devient navigable à Peyrehorade, après avoir reçu le gave d'Oloron. Un service de bateaux à vapeur a longtemps existé sur l'Adour entre Bayonne et Peyrehorade; le chemin de fer passe non loin de Berenx, canton de Salies-de-Béarn, dont le château qui existe encore fut habité par Terride, qui fut pendant les guerres de religion, avec le maréchal Blaise de Montluc, un des plus terribles chefs des catholiques.

Salies-de-Béarn (8 kilomètres de Puyôo) est un gros chef-lieu de canton de l'arrondissement d'Orthez qui compte 5,000 habitants et doit toute son importance à sa source d'eau salée dont le débit est de 70 mètres cubes par 24 heures. Les salines fournissent 1,500 tonnes de sel par jour, occupant 80 ouvriers et une trentaine de femmes; l'évaporation a lieu dans 40 chaudières et le sel est employé sur place à la fabrication des jambons de Bayonne dont Salies-de-Béarn fait un grand commerce. Les eaux, concentrées jusqu'à ce qu'elles marquent 35 degrés à l'aréomètre de Baumé, sont employées pour des bains dont l'efficacité est très grande. Elles ont été analysées par le docteur Garrigou; on les emploie également en boissons et en douches. Le docteur Nogaret, inspecteur, et le docteur Coustalé de Larroque ont écrit des brochures très intéressantes sur les propriétés thérapeutiques des eaux de Salies, utilisées en médecine depuis 1857 seulement. Autrefois, la source salée de Salies était la propriété indivise de tous les habitants mariés de la ville, une charte qui existe encore leur en concédait la jouissance et les organisait en corporation pour l'exploiter; l'État a fini par s'emparer de la source et depuis lors la population de Salies-de-Béarn a énormément diminué par l'émigration en Amérique. La ville possède deux églises paroissiales et un temple protestant dépendant du consistoire d'Orthez.

A la station de Salies-de-Béarn succède bientôt celle de Castagnède (13 kilomètres de Puyôo), canton de Salies-de-Béarn, 300 habitants, puis celle d'Escos-Labastide (15 kilomètres), canton de Salies-de-Béarn, 500 habitants.

Autevieille-Saint-Martin-Bideren (20 kilomètres de Puyôo), canton de Sauveterre-de-Béarn, 500 habitants, vient de devenir une gare d'embranchement par l'ouverture de la section d'Aute-

Digitized by Google

vieille à Mauléon, le dimanche des Rameaux 1887; on y change de voiture pour Arbouet et Saint-Palais.

Arbouet-Sussautte (24 kilomètres de Puyôo) est la seule station de l'embranchement d'Autevieille à Saint-Palais; c'est une petite commune de 500 habitants dépendant du canton de Saint-Palais, arrondissement de Mauléon. Saint-Palais (30 kilomètres de Puyôo, 10 d'Autevieille) est un chef-lieu de canton de l'arrondissement de Mauléon (Basses-Pyrénées) qui compte 1,700 habitants, son nom basque est Donapalena; c'est le siège du tribunal de l'arrondissement. La ville est située sur la Bidouze, affluent de l'Adour. Saint-Palais acquit une grande importance après la conquête de la Navarre espagnole par Ferdinand le Catholique qui s'empara de Pampelune, capitale du royaume de Navarre, en 1512, sur Jean d'Albret, qui avait épousé Catherine, reine de Navarre, et inaugurait, en Navarre, la dynastie d'Albret; depuis lors Saint-Palais dispute à Saint-Jean-Pied-de-Port le rang de capitale de la Navarre française. Henri II d'Albret, roi de Navarre, successeur de Jean d'Albret, y créa une chancellerie.

On trouve à Saint-Palais des voitures de correspondance pour Saint-Jean-Pied-de-Port. La route passe par Larceveau (15 kilomètres de Saint-Palais), canton d'Iholdy, qui a conservé des ruines pittoresques d'anciennes fortifications détruites pendant les guerres de religion.

Mongelos (21 kilomètres de Saint-Palais) dépend de la commune d'Ainhice-Mongelos, canton de Saint-Jean-Pied-de-Port. C'était autrefois une petite ville forte.

Lacarre (22 kilomètres de Saint-Palais), canton de Saint-Jean-Pied-de-Port, est un village où mourut le général Harispe qui y possède un château.

Saint-Jean-le-Vieux (26 kilomètres de Saint-Palais), canton de Saint-Jean-Pied-de-Port, est un bourg situé sur la rive droite du Lauribar, qui possède une église dont le porche est romain, un château moderne entouré de beaux arbres et une fabrique de tuyaux de drainage.

Saint-Jean-Pied-de-Port (30 kilomètres de Saint-Palais, 60 de Puyôo) est un chef-lieu de canton de l'arrondissement de Mauléon (Basses-Pyrénées) qui compte 2,000 habitants, son nom basque est Donajouna. Elle fut fondée en 716 par les chrétiens sur les ruines d'une autre ville ruinée par les Arabes musulmans qui firent, en 711, sur Rodrigue, dernier roi des Wisigoths, la conquête de toute l'Espagne et de la Septimanie. L'armée de Charlemagne rentra en France par Saint-Jean-Pied-de-Port après son expédition contre Abdérame, premier fondateur du califat de Cordoue, et son arrière-garde fut anéantie par les Basques dans la vallée de Roncevaux, où périt le neveu de Charlemagne, le célèbre paladin Roland (778). Garcias Ximenès, fondateur du royaume de Navarre, comprit l'importance de Saint-Jean-Pied-de-Port et fortifia cette ville, qui devint la

Digitized by Google

capitale de la Navarre française. Son importance augmenta après la conquête de Pampelune, capitale du royaume de Navarre, sur Jean d'Albret par Ferdinand le Catholique, qui venait de fonder le royaume d'Espagne. La France et l'Espagne se disputèrent longtemps la possession de Saint-Jean-Pied-de-Port qui fut définitivement cédée à la France par le traité des Pyrénées (1659), conclu dans l'île des Faisans, sur la Bidassoa. entre le cardinal Mazarin, ministre de Louis XIV, et don Luis de Haro, ministre de Philippe IV, roi d'Espagne.

Louis XIV chargea Vauban de fortifier Saint-Jean-Pied-de-Port en 1668, et le célèbre ingénieur militaire fut si satisfait de son travail qu'il appela la citadelle de Saint-Jean-Pied-de-Port son bijou ou sa bonbonnière. Cette citadelle n'empêcha pas, à la fin de l'année 1813, l'armée anglaise victorieuse du duc de Wellington de pénétrer en France par Saint-Jean-Pied-de-Port.

Saint-Jean-Pied-de-Port se divise en deux parties, savoir : la basse ville située sur la rive gauche de la Nive, qu'on y traverse sur trois ponts, et la haute ville située sur la rive droite et dominée par la citadelle de Vauban, qui est encore une place forte de quatrième classe ; à l'extrémité d'un des ponts de la Nive s'élève une tour percée d'une porte qui sert de clocher à l'église paroissiale. Uhart-Cize, faubourg de Saint-Jean-Pied-de-Port, possède une église dont le chœur du style ogival date du XIIIe siècle.

De Saint-Jean-Pied-de-Port les touristes doivent gravir la montagne d'Arradoy qui atteint 661 mètres d'élévation et offre à sa cime un magnifique panorama.

De Saint-Jean-Pied-de-Port les touristes doivent faire une excursion à Roncevaux, en remontant la vallée de la Nive, affluent de l'Adour.

Arnegui (8 kilomètres de Saint-Jean-Pied-de-Port), dans la vallée de la Nive, est le dernier village français; c'est une commune de 800 habitants, dépendant du canton de Saint-Jean-Pied-de-Port et peuplée de contrebandiers.

Luzaide ou Valcarlos (12 kilomètres de Saint-Jean-Pied-de-Port) est le premier village de la province espagnole de Navarre; on gravit ensuite le col de Roncevaux ou de Valcarlos qui atteint 1,100 mètres au-dessus du niveau de la mer et est entouré de belles forêts; moins de trois heures suffisent pour aller du village de Valcarlos au monastère de Roncevaux.

Le monastère de Roncevaux, en espagnol Roncevalles, commémore la défaite de l'arrière-garde de l'armée de Charlemagne par les Basques et la mort de son neveu le paladin Roland, en 778; il est situé à 981 mètres au-dessus du niveau de la mer; c'est une construction massive surmontée de deux tours carrées dont l'une est garnie de mâchicoulis; il possède une église et un cloître du style ogival. On y montre le gantelet, les bottes et la masse d'armes du paladin Roland.

Digitized by Google

On peut également, de Saint-Jean-Pied-de-Port, faire une excursion à Saint-Etienne-de-Baigorry et aux Aldudes.

Saint-Etienne-de-Baigorry (10 kilomètres de Saint-Jean-Pied-de-Port) est un chef-lieu de canton de l'arrondissement de Mauléon qui compte 2,400 habitants, sur un affluent de la Nive: c'est la patrie du général Harispe, on y trouve des mines non exploitées d'antimoine, de plomb, de cuivre pyriteux et de fer.

Lafonderie (11 kilomètres de Saint-Jean-Pied-de-Port), canton de Saint-Etienne-de-Baigorry, est une commune de 1,300 habitants qui doit son nom à une usine aujourd'hui abandonnée.

Les Aldudes (27 kilomètres de Saint-Jean-Pied-de-Port) est une importante commune du canton de Saint-Etienne-de-Baigorry, qui fait un grand commerce avec l'Espagne. Les Basques français et espagnols s'y réunissent pour jouer leur jeu favori, la pelote.

Reprenons le chemin de fer de Puyôo à Mauléon à la station d'Autevieille où nous l'avons laissé.

Sauveterre-de-Béarn (24 kilomètres de Puyôo) est un chef-lieu de canton de l'arrondissement d'Orthez qui compte 1,400 habitants. Le roi de France Philippe III le Hardi, ayant entrepris une expédition contre le royaume de Castille pour y soutenir le roi Alphonse X le Sage contre son fils Sancho IV, révolté contre lui, s'avança avec la plus grande imprévoyance jusqu'à Sauveterre-de-Béarn, où, manquant de vivres, il dut s'estimer bien heureux d'apprendre qu'une trêve avait été conclue avec les Cortès insurgées contre Alphonse X.

La petite ville de Sauveterre-de-Béarn est située sur le gave d'Oloron : c'était au moyen âge une importante place forte, on voit encore de belles ruines du château de Montréal construit au XIIe siècle, une culée d'un ancien pont, aujourd'hui détruit, qui supporte une belle tour de défense classée parmi les monuments historiques; l'église de Sauveterre-de-Béarn date du XIIIe siècle, elle est construite dans le style roman et a été classée parmi les monuments historiques, le clocher est une tour centrale percée de fenêtres romanes; Sauveterre possède un joli temple protestant dépendant du consistoire d'Orthez.

A la station de Sauveterre-de-Béarn succèdent celles de Rivehaute, 500 habitants, canton de Navarrenx, arrondissement d'Orthez; Espès-Undurain, canton de Mauléon, 600 habitants (39 kilomètres), et Viodos, canton de Mauléon.

Mauléon-Licharre est une des sous-préfectures du département des Basses-Pyrénées et une ville de 1,800 habitants, au 46e kilomètre de la gare de Puyôo.

Mauléon s'est formé autour d'un château fort très ancien qui existe encore et soutint des sièges pendant les guerres des Anglais. Ses magistrats rendaient la justice sous le noyer de Licharre. Mauléon se montra hostile à la réforme que Gérard Roussel, évêque d'Oloron, s'efforçait d'introduire dans son dio-

Digitized by Google

cèse, il envoya un missionnaire imbu d'idées calvinistes qui attaqua les indulgences du haut de la chaire, mais fut chassé de l'église paroissiale par la population très attachée à la religion catholique, à ses dogmes et à ses institutions; le missionnaire fut poursuivi par les huées et les menaces de la foule. Gérard Roussel vint à son tour et entreprit de prêcher à Mauléon contre le culte des saints. Un des notables de la ville, catholique fanatique, nommé Arnaud Maytie, indigné, démolit la chaire à coups de hache; la chaire s'écroula et le réformateur fut mortellement blessé et mourut quelques jours après. Les catholiques du Béarn se réunirent à Mauléon pour protester contre l'abolition de leur culte par Jeanne d'Albret, qui le remplaçait par le calvinisme; les protestants ne tardèrent pas à s'emparer de Mauléon.

Mauléon est la patrie d'Henri Sponde qui, né en 1568 et élevé dans la religion protestante, se fit catholique et devint évêque de Pamiers; il se fit alors connaître comme écrivain de talent en publiant des annales de l'historien basque Oyhenard.

Mauléon était la capitale de la Soule; cette petite ville est située sur le gave de Gaisson qu'on y traverse sur un vieux pont couvert de lierre très pittoresque; les murailles du château, flanquées de tours rondes et percées de meurtrières, sont encore imposantes malgré leur état de délabrement. Mauléon possède plusieurs maisons de la renaissance, un collège communal et quelques fabriques. L'église paroissiale n'a de remarquable que son clocher à trois pointes, type des clochers-arguments inventés dans le pays basque pour donner aux fidèles une idée du dogme de la Trinité auquel ils ne voulaient pas croire; l'église est située à 300 mètres de la ville.

De Mauléon on doit visiter Tardets et Aramits.

Tardets (13 kilomètres de Mauléon) est un chef-lieu de canton de l'arrondissement de Mauléon qui compte 1,000 habitants; c'est la patrie d'Augustin Chabo, qui a beaucoup écrit sur le peuple et la langue basque; on y remarque la chapelle de la Madeleine, but de pèlerinage; le nom basque de Tardets est Attarats.

Aramits (26 kilomètres de Mauléon) est un chef-lieu de canton de l'arrondissement d'Oloron qui compte 1,000 habitants, c'est le chef-lieu de la vallée de Baretous, une des plus belles des Basses-Pyrénées; les syndics de la vallée s'y réunissaient dans une maison qui porte le nom de Maison de la vallée.

Arette est une importante commune du canton d'Aramits située à 3 kilomètres au sud du chef-lieu; elle compte plus de 2,000 habitants et est située dans une belle vallée encadrée de montagnes boisées de hêtres magnifiques.

2° *Ligne de Marvejols à Saint-Chely (Lozère).* — Cette section, d'une longueur de 32 kilomètres, fait partie de la magnifique ligne de Sévérac-le-Château à Neussargues qui a été d'abord livrée à la circulation de Sévérac-le-Château à Banassac, puis

Digitized by Google

de Banassac à Marvejols, avec embranchement de Monestier à Mende, puis de Marvejols à Saint-Chely.

Cette ligne nouvelle a pour stations, à partir de Sévérac-le-Château : Tarnesque (Aveyron) (10 kilomètres), où on prend, jusqu'à Saint-Laurent-d'Olt, une locomotive de renfort; Campagnac (Aveyron) (14 kilomètres); Saint-Laurent-d'Olt (Lozère) (19 kilomètres), dans la pittoresque vallée du Lot; Banassac (27 kilomètres), sur le Lot, dessert La Canourgue, chef-lieu de canton (Lozère); Monastier (36 kilomètres), point de départ de l'embranchement de Mende; Chirac (37 kilomètres), halte; Marvejols (41 kilomètres), sous-préfecture (Lozère), qui a conservé une curieuse porte de ville; Saint-Sauveur-de-Peyre (56 kilomètres); Aumont, chef-lieu du canton (Lozère) (63 kilomètres); Saint-Chely (74 kilomètres), chef-lieu de canton (Lozère), où la ligne s'arrête aujourd'hui. Elle est en construction de Saint-Chely à Neussargues et aura pour stations : Archontes, Saint-Just, Bournondes, pont de Garabit, pont de Montgon, Saint-Flour, sous-préfecture (Cantal), ville épiscopale qui disputait à Aurillac le rang de capitale de la Haute-Auvergne et est située sur un plateau basaltique et bâtie en lave; sa cathédrale est ancienne et remarquable, de Saint-Flour la ligne gagnera Ruffiac, Talizat et Neussargues (Cantal), stations de la ligne de Capdenac à Arvaut (compagnie d'Orléans).

L'embranchement de Monastier à Mende remonte la pittoresque vallée du Lot et a pour stations le Villard, Sallèles, Chenac, chef-lieu de canton, Baryac, Balzièges et Mende (30 kilomètres de Marvejols), chef-lieu du département de la Lozère, dans la pittoresque vallée du Lot, ville épiscopale, remarquable par les deux beaux clochers de sa vieille cathédrale.

Les travaux d'art de la ligne de Sévérac-le-Château à Neussargues sont merveilleux; le plus remarquable est le viaduc métallique de Garabit (Cantal), sur la Truyère, affluent du Lot, construit par la maison Eiffel; il est plus élevé au-dessus de l'étiage que la flèche de la cathédrale de Strasbourg.

3° *Ligne de Moux à Caunes (Aude).* — Cette section, d'une longueur de 28 kilomètres, commence à Moux, entre Capendu et Lézignan, et a pour stations Saint-Couat (6e kilomètre), Puicheric (7e kilomètre), la Redorte (11e kilomètre), Azille (14e kilomètre), Rieux, Feyrac (22e kilomètre) et Caunes qui possède des carrières de beau marbre rouge monumental au pied de la montagne Noire. On jouit, sur la montagne qui domine Caunes, d'une vue magnifique sur la cité de Carcassonne, les Corbières et les Pyrénées-Orientales.

4° *Ligne de Narbonne à Bize (Aude).* — Cette section, d'une longueur de 24 kilomètres, a pour stations Moussans (halte), Sallèles-d'Aude, Mirepeisset, Cabézac (halte) et Bize.

5° *Ligne de Cette à Montbazin-Gigean (Hérault).* — Cette sec-

Digitized by Google

tion, d'une longueur de 13 kilomètres, a pour stations Balaruc-les-Bains (6e kilomètre), sur l'étang de Thau, eaux minérales employées contre la paralysie, Balaruc-le-Vieux (7e kilomètre), Poussan (10e kilomètre) et Montbazin-Gigean, station de la ligne de Montpellier à Rodez, à 13 kilomètres de Cette et à 20 kilomètres de Montpellier, par Cournonterral, Fabrègues et Saint-Jean-de-Vedas.

On pose actuellement la voie sur la section de Saint-Sulpice-de-la-Pointe à Castres (Tarn), par Lavaur, Saint-Paul et Vielmur; cette ligne franchit l'Agout à Lavaur sur un magnifique viaduc. On pose aussi la voie sur la section de Tarascon à Ax (Ariège), par Ussat-les-Bains, les Cabanes et Luzenac (cette dernière ligne, très pittoresque, remonte la vallée de l'Ariège), enfin sur la section de Condom à Eauze (Gers), ligne de Port-Sainte-Marie à Nérac, Condom, Eauze, Nogaro et Riscles.

Henry COURTOIS,
Membre du Groupe géographique du Sud-Ouest (section d'Agen).

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST.

SECTION CENTRALE

Séance générale du lundi 4 juillet 1887.

Présidence de M. le commandant BONETTI, vice-président.

M. le Secrétaire général donne lecture des noms des nouveaux membres présentés depuis la dernière séance. Ce sont :

MM. Descas (Jean), négociant.
Gombaud, comptable.
Bocquillon (Nicolas), étudiant,

qui sont admis à l'unanimité.

M. le Secrétaire général informe l'assemblée de la suite donnée au vœu adopté dans la dernière séance au sujet des collisions en mer. Ce vœu a été envoyé à la Société de géographie de Rochefort, qui l'a approuvé à l'unanimité et l'a transmis aussitôt à M. de La Ferronnays, député. M. Manès communique la réponse que la Société de géographie commerciale de Bordeaux a reçue à ce sujet de M. de La Ferronnays et une lettre de la Chambre de commerce de Bordeaux envoyant copie à la Société de la délibération qu'elle a prise sur la même question, dans sa séance du 15 juin.

Digitized by Google

Paris, le 14 juin 1887.

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de la délibération dont vous avez bien voulu m'envoyer une copie et que j'ai jointe au dossier des pétitions Riondel.

J'ai déposé samedi mon rapport, mais j'ai dû renoncer à en provoquer la discussion publique, comme j'y avais d'abord songé, en présence de l'opposition qui se dessinait tant dans la marine militaire que dans certaines grandes compagnies de navigation, à Paris. Cette discussion ne pourra s'engager que lorsque la réponse des ministres, auxquels les pétitions sont renvoyées, nous sera parvenue, c'est-à-dire à la rentrée d'automne.

Il importe donc que, d'ici là, le mouvement auquel les conférences de M. Riondel a donné naissance ne s'arrête pas; c'est, en effet, seulement par la pression de l'opinion publique que le Parlement pourra être amené à s'engager résolument dans une voie de réformes efficaces.

Permettez-moi donc, Monsieur, d'espérer que vous ne perdrez pas de vue cet objet; l'opinion d'un grand port comme le vôtre pèsera d'un poids considérable, et les esprits les plus prévenus devront se rendre à l'évidence lorsque des armateurs et des commerçants, ayant d'aussi gros intérêts que les vôtres, se prononceront avec persistance pour l'amélioration d'une législation devenue insuffisante.

Veuillez agréer, Monsieur, je vous prie, avec mes remerciements, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

LA FERRONNAYS.

CHAMBRE DE COMMERCE DE BORDEAUX

Extrait du Registre des délibérations. — Séance du 15 juin 1887.

M. le Secrétaire communique une délibération prise par la Société de géographie commerciale de Bordeaux, dans sa séance du 6 juin, sur la question des collisions en mer, à la suite de la conférence faite par M. le commandant Riondel.

M. Faure, rappelant le patronage donné à la dite conférence, propose de prendre une délibération.

Cette proposition est accueillie.

La Chambre prend la délibération suivante :

« La Chambre de commerce de Bordeaux exprime un vœu favorable à » la proposition de revision des règlements faite par M. le commandant » Riondel, pour arriver à une nouvelle entente internationale dans le but » de munir les navires de moyens efficaces pour qu'ils puissent s'apercevoir » à de plus grandes distances et de prescrire des routes à suivre pour dimi- » nuer la fréquence des rencontres.

» Elle exprime également le vœu qu'une étude soit faite sur la possibilité » de déférer à des tribunaux internationaux les litiges maritimes résultant » des abordages en mer. »

Certifié conforme.

Bordeaux, le 18 juin 1887.

Le Président de la Chambre de commerce,
Hubert PROM.

Digitized by Google

M. le Secrétaire général donne lecture d'un vœu proposé par notre président, M. Marc Maurel, et qui a été adopté par le Bureau dans sa séance du 16 juin. Ce vœu, dont le texte a été inséré dans le *Bulletin* n° 13, du 4 juillet 1887, page 412, est mis aux voix par le Président et ratifié par l'assemblée.

Vu l'urgence, ce vœu a été transmis immédiatement à M. le Ministre des finances, à la Chambre de commerce et à la presse.

M. le Secrétaire général donne connaissance des lettres suivantes, reçues en réponse à cette communication.

Réponse du Président du Conseil, ministre des finances :

Paris, le 1er juillet 1887.

Monsieur le Président de la Société de géographie commerciale de Bordeaux.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Par votre lettre du 20 juin courant, vous m'avez transmis l'extrait d'une délibération de la Société de géographie commerciale de Bordeaux, en date du 16 juin 1887, et relative à l'établissement de communications régulières entre la France et la côte occidentale d'Afrique.

Cette question est actuellement à l'étude, et je m'empresse de vous donner l'assurance que les considérations sur lesquelles s'appuie le vœu émis par la Société de géographie commerciale de Bordeaux ne seront pas perdues de vue.

Agréez, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Président du Conseil, ministre des finances,
ROUVIER.

Réponse du Président de la Chambre de commerce :

Bordeaux, le 24 juin 1887.

Le Président de la Chambre de commerce de Bordeaux à Monsieur le Président de la Société de géographie commerciale de Bordeaux.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

J'ai l'honneur de vous remercier de la copie que vous avez bien voulu m'adresser, en date du 20 juin, de la délibération prise par la Société de géographie commerciale de Bordeaux au sujet de la création d'une ligne maritime destinée à desservir la côte occidentale d'Afrique.

La Chambre de commerce vient de nouveau d'appeler la sollicitude du gouvernement sur cette importante question.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération très distinguée.

Hubert PROM.

Quant à la presse, tous les journaux de Bordeaux ont inséré le vœu de la Société, qui a été reproduit également par le *Journal officiel*.

Digitized by Google

Lettre de M. Depping, membre correspondant:

Paris, le 2 juillet 1887.

A Monsieur le Président de la Société de géographie commerciale de Bordeaux.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Je vous remercie du document que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser, relatif à la délibération prise par le Bureau de la Société, dont je suis très honoré d'être un des membres correspondants. Si vous voulez bien jeter les yeux sur le *Journal officiel* du 30 juin dernier, page 2918, troisième colonne, vous verrez qu'il a été fait usage de ce document dans le compte rendu des sociétés de géographie et de leurs travaux.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, avec mes remerciements pour la continuation de l'envoi de votre très intéressant *Bulletin*, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

G. DEPPING,

Rédacteur au « Journal officiel », membre correspondant de la Société de géographie commerciale de Bordeaux.

M. Manès informe ensuite l'assemblée que la IXe session du Congrès des sociétés françaises de géographie s'ouvrira au Havre le 16 août prochain, sous la présidence de M. Levasseur, membre de l'Institut et sera close le 20 du même mois. Les mombres de la Société qui désirent s'y rendre et profiter des réductions d'usage accordées par les compagnies de chemins de fer, sont priés de faire connaître leur intention au secrétariat à la Bourse, avant le 10 juillet, en indiquant l'itinéraire qu'ils comptent suivre.

M. le Président termine la séance en excusant les collègues qui devaient faire les communications inscrites à l'ordre du jour et qui n'ont pu se rendre à la réunion.

La séance est levée.

Le Secrétaire général,
J. MANÈS.

OUVRAGES REÇUS PAR LA SOCIÉTÉ

(POUR LES OUVRAGES DONT ON DÉSIRE UN COMPTE RENDU, ENVOYER DEUX EXEMPLAIRES.)

Dr C. M. KAN. *Les journées du 12 au 25 septembre 1886 à Berlin, et leur intérêt pour la science coloniale.* (Extrait de la *Revue co'oniale internationale*), in-8°, 33 pages. — On n'accorde nulle part, peut-être, autant d'importance à la politique coloniale que de l'autre côté du Rhin. On semble convaincu, en Allemagne,

Digitized by Google

qu'aucune autre question n'est plus digne d'attention, qu'aucune n'offre un plus grand intérêt; on croit fermement dans le monde intelligent que l'avenir de la nation y est attaché, et que d'importants problèmes économiques ou sociaux y trouveront un jour leur solution.

C'est assez dire que, parmi toutes les questions qui préoccupent l'opinion publique allemande, celle qui a pour objet la colonisation tient une des premières places. « Non seulement la presse et la littérature s'en sont occupées avec ardeur, mais des associations spéciales se sont formées, des recueils périodiques ont été créés, pour la discussion des intérêts coloniaux de l'Allemagne et pour l'étude de la science coloniale. » Enfin, un congrès de médecins et de naturalistes s'est réuni à Berlin, du 18 au 25 septembre 1886, pour étudier la question si difficile de la colonisation des contrées tropicales et de l'émigration dans ces contrées. Il avait été précédé d'un « Congrès général allemand pour favoriser les intérêts nationaux au delà des mers ». En même temps avait lieu une exposition d'articles d'importation et d'exportation ayant trait à l'Amérique du sud, et on inaugurait en partie le Musée ethnologique.

Ce sont ces réunions du 12 au 25 septembre, ainsi que les travaux publiés à cette occasion, que M. le Dr Kan étudie dans cette petite brochure de 33 pages. « Nous donnerons, dit l'auteur, un court aperçu de ce qui a été traité dans les sections et les séances plénières du Congrès des naturalistes par rapport aux colonies et aux contrées lointaines; nous y ajouterons en quelques mots un compte rendu de quelques-unes des publications les plus remarquables; puis nous parlerons du Congrès colonial pour la protection des intérêts allemands au delà des mers, et enfin, pour autant que l'espace nous le permettra, de l'exposition et du Musée ethnologique. »

Ne suffit-il pas d'indiquer ce plan pour faire comprendre tout l'intérêt de la brochure de M. Kan, et pour montrer le caractère vraiment sérieux et pratique des études coloniales chez nos voisins les Allemands?

J. du Fief, secrétaire général de la Société royale belge de géographie. *La densité de la population en Belgique et dans les autres pays du monde.* Bruxelles, 1887, in-8°, 55 pages. — Cette remarquable brochure sera consultée avec fruit par tous ceux qui s'occupent de statistique et de démographie. Ils trouveront dans la première partie une sérieuse étude sur la population belge considérée dans sa densité et dans son développement. La Belgique, avec ses 5,785,000 habitants, est le pays le plus peuplé du monde, puisqu'elle renferme 196 individus par kilomètre carré. Cette population qui, de 1881 à 1884, s'est accrue de 66,250 unités par an, est dès maintenant hors de proportion avec les moyens d'existence que fournit le pays. Que sera-ce

Digitized by Google

donc dans une cinquantaine d'années, et qu'en résultera-t-il, si l'on n'a pas trouvé d'ici là les moyens de placer au dehors l'excédent de cette population? Appeler l'attention des pouvoirs publics et de l'opinion sur cette grave question, c'est faire preuve à la fois de clairvoyance et de patriotisme.

La seconde partie de cette brochure, d'ordre plus général, est consacrée à la distribution de la population humaine dans le reste du monde. Elle renferme aussi plus d'un renseignement qu'il serait bon de méditer, en ce qui nous concerne principalement. Mais, ne pouvant les indiquer tous, nous préférons renvoyer le lecteur à M. du Fief lui-même.

Jules Leclercq. *Une visite au volcan de Jorullo (Mexique).* (Extrait du *Bulletin de la Société de géographie de Paris*.) Paris, 1886, in-8°, 19 pages.— C'est dans l'admirable état du Michoacan que se dresse, à 1,315 mètres au-dessus du niveau de la mer, le volcan de Jorullo sorti de terre en 1759. Il se forma en une nuit dans les terres d'une des plus grandes et des plus riches plantations du pays; mais les traditions locales rapportent que l'éruption s'était annoncée plusieurs mois d'avance par des bruits souterrains et de légers tremblements de terre.

Le Jorullo, qui a vomi pendant longtemps des cendres, des scories et de la fumée, semble sommeiller aujourd'hui. Il n'est pas impossible toutefois qu'il se réveille un jour ou l'autre. De fortes secousses de tremblement de terre, des grondements souterrains, des éboulements dans le sein du cratère, attestent une révolution intérieure qui peut, tôt ou tard, se manifester au dehors. C'est l'opinion de M. Jules Leclercq, qui est descendu dans le cratère, et qui a fait de très précieuses observations sur l'aspect extérieur, la température du sol et la nature du terrain.

Ces observations, jointes à la description des paysages parcourus par l'auteur, expliquent suffisamment l'intérêt de sa brochure.

Edmond Cotteau. *Voyage autour du monde 1884-1885.* Paris, in-8°, 16 pages. — M. Cotteau se borne, dans cette brochure, à faire connaître brièvement les principales étapes de son itinéraire, en insistant seulement sur celles de l'Océanie.

Parti de Toulon sur le transport de l'État *la Nive*, il parcourt la grande route de l'extrême Orient, par Port-Saïd, Aden, Colombo et Singapore. Il visite d'abord cette île, puis Djohore, dans la presqu'île de Malacca, et s'embarque quelques jours après pour la principauté de Sarrawak (Bornéo), sur laquelle il a publié une brochure déjà signalée à nos lecteurs.

Au retour de cette excursion, M. Cotteau accompagne MM. Bréon et Korthals au détroit de la Sonde récemment bouleversé par l'éruption du Krakatau. Les volcans de cette région

Digitized by Google

attirent plus que jamais l'attention des voyageurs et des savants. M. Cotteau, dont la curiosité est de plus éveillée par leur voisinage, s'enfonce dans l'intérieur de Java, et gravit avec autant de succès que d'intrépidité plusieurs montagnes volcaniques du Préanger et des provinces centrales. Il n'est pas non plus insensible à la beauté et à la richesse de cette île incomparable; on peut dire qu'elles le ravissent, et c'est avec un vif regret qu'il semble quitter Java pour continuer son voyage et reprendre la mer à Batavia.

Un steamer de la Ce British India le transporte en Australie où il visite successivement, entre autres villes, Brisbane, Newcastle, Sydney, Melbourne et Ballarat, dont les rapides progrès provoquent à la fois son étonnement et son admiration.

La Tasmanie lui réserve une autre surprise. Il s'y croit parfois en Bretagne « à l'aspect de campagnes bien cultivées, de champs et de prairies bordés de bois épineux ou d'ajoncs à fleurs jaunes ».

En quittant ces grandes et belles cités d'Australie et la riante île de Tasman, M. Cotteau ne peut qu'être péniblement impressionné à la vue de Nouméa « aux maisons basses, aux bicoques en planches et en tôle, aux rues négligées et presque désertes, aux grandes places sans ombre, aux bazars et aux bars où l'on parle plutôt l'anglais que le français ».

Par contre, l'île Sandwich, dans les Nouvelles-Hébrides, lui apparaît luxuriante et d'aspect enchanteur. Quant à Tahiti, c'est un bouquet de verdure. « A la vue de cette nature privilégiée où règne un printemps éternel, on éprouve un profond sentiment d'admiration. »

M. Cotteau passe un mois dans ce paradis terrestre avant de se diriger vers San-Francisco. Il traverse le Mexique en chemin de fer, arrive à Vera-Cruz, et s'y embarque sur la *Ville-de-Brest* pour rentrer en France. « Durant ce voyage d'une année, dit M. Cotteau en terminant, j'ai passé exactement la moitié de mon temps en mer et parcouru une distance totale de 73,000 kil. dont 15,000 seulement par terre. »

Edmond Cotteau. *Voyage aux volcans de l'île de Java*. Paris, 1886, in-8°, 35 pages, avec gravures. (Extrait de l'*Annuaire* du Club Alpin français. — On sait de quelle façon le Krakatau a récemment attiré l'attention des voyageurs et des savants sur les volcans de Java. M. Cotteau, qui, peu de temps après cette effroyable éruption, se trouvait à Buitenzorg, résidence du gouverneur général des Indes néerlandaises, profita de cette circonstance pour faire l'ascension de quelques-uns d'entre eux. Il gravit d'abord le Tankouban-Prahou, le volcan Ghédé, explora la base du Gounoun-Gountour; puis, encouragé par cet heureux début, il partit de Batavia pour le Mérapi, dont aucun Français n'avait encore foulé le sommet, et, de là, pour le Bromo,

Digitized by Google

qui est un des plus remarquables volcans du monde entier. Du haut de ce dernier, il aperçut, dans toute sa majesté, le roi des volcans de Java, le Semerou; mais, faute de temps, il ne put en faire l'ascension. Néanmoins, il quitta enchanté l'île magnifique de Java, où, contre son attente, il avait pu gravir, sans trop de fatigues, plusieurs montagnes volcaniques de 2,500 à 3,000 mètres. Les brèves descriptions qu'il en donne seront lues avec d'autant plus de plaisir et d'intérêt qu'elles sont mêlées à des observations très justes et très précises sur les habitants, les indigènes, l'administration, les richesses et le charme de « l'incomparable nature de Java ».

Fernand Lafargue. *Une idylle à Taïti*. Paris, Plon, in-18, 1887. — Œuvre charmante que nous avions lue par portions dans *la Famille*, et que nous avons relue avec plaisir en volume. L'histoire de Marcel Loudier est touchante, pleine d'intérêt; elle plaira surtout aux âmes naïves et sensibles.

Le livre de M. Lafargue est rempli de jolis tableaux, vrais et pittoresques. Ceux qu'il consacre à Taïti surtout sont ravissants et fidèles. Tous les voyageurs qui ont vu cette île délicieuse s'accordent à la représenter sous le même aspect riant et enchanteur. Mais tous n'ont pas l'imagination, la richesse d'expression de notre auteur.

Que dire des caractères, sinon qu'ils sont tracés d'après nature? Nous connaissons tous des Buzots, gens sceptiques, blasés, joueurs et égoïstes; nous voyons plus souvent encore autour de nous des Loudiers, c'est-à-dire des hommes honnêtes, généreux, aimants et délicats. M. Simon a également sa place parmi nous : C'est l'homme d'argent! Calcraft est plus difficile à classer. Son désintéressement nous surprend, mais s'il a réellement aimé Mathilde, sa conduite est simplement sublime.

Quant à Mathilde, c'est l'idéal rêvé par une âme de vingt ans, et c'est elle qui, avec le très heureux Marcel, partage nos préférences et nos sympathies.

Sarazin.

Le Gérant : **J. MANÈS.**

Bordeaux. — Imp. G. Gounouilhou, rue Guiraude, 11.

Digitized by Google

LA QUESTION DU SOUDAN

LE CHEMIN DE FER DE DAKAR A SAINT-LOUIS [1]

Son origine, sa situation actuelle, son avenir et son rôle dans la colonisation du Soudan occidental.

(Suite et fin.)

Nous observons ici le même phénomène qu'à Thiès et à Tivaouane; les maisons de commerce de Saint-Louis ont, dès la création de la voie ferrée, envoyé des représentants à M'Pal, pour trafiquer directement avec les indigènes, et y ont, par suite, créé un centre de traite, où sont apportées en quantités, de jour en jour plus considérables, presque toutes les arachides de la contrée.

Entre M'Pal et Louga, la culture de cette graine oléagineuse a pris des proportions inattendues.

Partout on aperçoit de nombreux troupeaux conduits par des *Peulhs* pasteurs. C'est l'endroit du Cayor où se fait le plus activement l'élève des bestiaux, et cela jusqu'à *Rao-Poundioun.*

Le terrain y est toujours onduleux, recouvert d'arachides, de maïs et de pâturages.

En quittant Rao-Poundioun, nous entrons dans la banlieue de Saint-Louis; le pays devient triste et désert, les marigots commencent à le couvrir, les champs en culture disparaissent, et on ne rencontre plus que de loin en loin quelque maigre troupeau.

Voici la halte curieuse de *Leybar,* au milieu d'un village composé de huttes yoloffes et de maisonnettes européennes.

On traverse, sur un pont métallique de 120 mètres, le grand marigot de Leybar, et on entre dans la gare de *Saint-Louis*

(1) Voir le *Bulletin* du 1er août 1887, page 449, avec la carte, page 458.

Digitized by Google

après un parcours de 6 kilomètres. De cette gare, part une voie maritime qui sert à l'embarquement des produits à expédier de Saint-Louis en Europe. — On avait jugé qu'après l'établissement de la voie ferrée Saint-Louis perdrait une grande partie de son importance commerciale, en opposition avec l'accroissement rapide de Dakar. Cela sera vrai le jour où cette dernière ville possédera le port commercial de premier ordre déjà projeté.

Et déjà c'est un intéressant spectacle que l'éclosion de la cité commerciale à côté de la cité officielle, qui existait seule avant la voie ferrée.

Le centre des affaires se déplaçant, le centre administratif, croyons-nous, devra le suivre; et Dakar s'annonce dès maintenant comme le futur chef-lieu de notre colonie.

Nous croyons même que, par le fait de la centralisation nécessaire à la bonne administration de nos possessions africaines, Dakar sera un jour le siège du gouvernement général des colonies françaises de la côte occidentale d'Afrique.

On ne saurait donc trop faire pour préparer et hâter ce brillant avenir.

Dès maintenant une chose, facilement réalisable à notre avis, s'impose : l'établissement de communications sûres entre Dakar et l'îlot de Gorée, qui gardera longtemps encore une bonne partie de son importance, à cause de son extrême salubrité.

Le Conseil général du Sénégal a depuis longtemps voté une subvention de 20,000 francs pour la création d'un service de bateaux à vapeur.

Dans notre traversée du Cayor, nous avons constaté à peu près partout le défrichement progressif des terres, l'extension de plus en plus grande donnée à la culture de l'arachide, la densité de plus en plus considérable de la population.

Il n'est pas moins intéressant d'étudier l'influence de la voie ferrée sur l'esprit, les mœurs et les coutumes de cette dernière; les changements apportés sont profonds et démontrent hautement le rôle civilisateur du chemin de fer.

Digitized by Google

Deux peuplades dont les affinités anthropologiques sont frappantes habitent le Cayor : les *Yoloffs* et les *Sérères*.

Les premiers peuplent généralement nos grands centres; ils sont presque tous musulmans et depuis longtemps soumis à notre influence, dont ils reconnaissent et mettent à profit les avantages matériels; ils jouissaient déjà d'une civilisation relative, qui n'a fait que s'accroître par les besoins nouveaux que le chemin de fer leur a apportés. Ils l'ont accueilli avec joie, et s'en servent avec une certaine intelligence. Ils ont, depuis sa création, introduit ou plutôt répandu dans tout le Cayor un commerce nouveau, celui des noix de *kola,* dont ils tirent des profits considérables.

Quant aux Sérères, jusqu'à l'établissement de la voie ferrée, ils s'étaient toujours montrés sinon hostiles, du moins réfractaires à l'influence européenne.

Complètement sauvages, fétichistes, ils fuyaient la vue du blanc, fréquentaient assez rarement nos comptoirs, et ne cultivaient la terre que pour satisfaire des besoins limités.

Toujours nus et une arme à la main, ils étaient des voisins redoutables pour nos possessions, et se montraient extrêmement jaloux de leur indépendance. Ce sont aujourd'hui les cultivateurs par excellence du Cayor; ils apportent à nos centres de traite des quantités énormes d'arachides, qu'ils échangent contre des tissus, de la poudre, du tabac, et aussi, pourquoi ne le dirions-nous pas, du *sangara,* ou eau-de-vie de traite.

Le Sérère est profondément ivrogne; avant le *sangara,* qu'il préfère, il buvait le *sangou,* vin de palme produit par une variété du palmier nain.

C'est néanmoins une peuplade d'avenir; le goût de la culture lui est inné; le Sérère la pratique avec plus d'intelligence que le Yoloff, et s'assimilera bien plus facilement les perfectionnements aratoires que nous pourrons lui indiquer.

Les hommes, les femmes et même les enfants sont aujourd'hui convenablement vêtus, et perdent peu à peu leur attitude farouche à notre égard.

Digitized by Google

Tels sont, succinctement présentés, les services rendus par le chemin de fer à la contrée qu'il traverse.

Nous croyons avoir suffisamment démontré son utilité directe, immédiate. Abordons maintenant le rôle qu'il est appelé à jouer dans la colonisation future du Soudan français.

La question posée est la pénétration au Niger, la création d'une route qui permettra l'écoulement, vers nos ports de la côte, des riches produits de son bassin.

J'ai dit que je ne toucherais pas à la question du Haut-Sénégal; je ne parlerai pas non plus du Transsaharien, ni d'aucune des tentatives faites par le Nord, sur lesquelles, à mon avis, l'oubli semble se faire trop profond; il ne me reste donc à examiner que le projet de M. le commandant Bois, si clairement exposé dans sa brochure (1), ce qui me permettra d'être bref, et de m'étendre au contraire sur des considérations nouvelles.

Nous avons vu que de Thiès devait partir le premier tronçon vers le sud, en passant par Fatik jusqu'à Kaolak; personne aujourd'hui n'en conteste l'utilité et l'importance. Voici ce que M. Bois exposait dans une conférence faite à la Société de géographie commerciale de Paris (16 novembre 1886) :

« ..... Arrivés à Kaolak, que ferons-nous? Marcher droit au » Niger, par la tête des eaux, sans faire le grand détour de ces » grands fleuves, qui, comme le Sénégal, n'ont que 50 mètres » de différence de niveau sur 250 lieues de parcours, et qui, au » moment de leurs crues ou du retrait des eaux, présentent sur » leurs parcours les mêmes inconvénients que les grands » estuaires des fleuves et rivières de la côte. De Kaolak, je suis » donc une ligne droite allant à Bammakou, poste français récem- » ment établi sur le Niger. En passant, on rencontre, presque » à leurs sources, les bassins de la Falémé et du Bafing; on a » la chance d'y trouver les placers aurifères que ces rivières » charrient; l'or, ce grand attracteur de la colonisation réelle, » témoin l'Australie et la Californie.

(1) Le commandant Bois. *Sénégal et Soudan. Travaux publics et chemins de fer.* Paris, Challamel, 1886, in-8°, 75 pages, avec carte. — Cette brochure est à la bibliothèque de notre Société.

Digitized by Google

» En route, on touche à la pointe septentrionale des monta-
» gnes élevées du Fouta-Djalon.

» Plus tard ou peut-être même immédiatement, un embran-
» chement pourra être fait pour aborder cette région fertile et
» montagneuse. » — Tel est le projet de pénétration au Niger, proposé par M. le commandant Bois; nous n'entrerons pas ici dans le détail des objections techniques qui peuvent lui être faites; elles sont longuement exposées dans sa brochure.

Pour nous, tout en approuvant l'idée générale du projet, nous croyons que l'intérêt bien entendu de notre future colonie nous impose la pénétration immédiate dans le Fouta-Djalon jusqu'à Timbo, sa capitale, ce qui est presque atteindre le Niger, aux environs, il est vrai, de ses sources.

Nous faisons donc subir au projet de M. Bois une légère modification; nous admettons sa ligne droite de Kaolak à la Falémé; mais, avant d'arriver à ce fleuve, nous infléchissons directement la ligne sur Timbo en suivant, comme pour son embranchement, la tête des fleuves de la côte.

De Timbo la ligne atteindra rapidement le Niger, en continuant sa direction à l'est. On se trouvera ainsi à la tête de tous les grands fleuves, au centre de ce riche massif qui donne à tout le Soudan occidental sa configuration oro-hydrographique, et dont nous allons montrer en quelques mots toute l'importance.

Borné par la Gambie au nord, par les monts Kong au sud, cet imposant massif montagneux s'étend à l'est jusqu'au cours du haut Niger, et à l'ouest jusqu'à la mer. Sa superficie représente la sixième partie environ du Soudan occidental.

Cette immense étendue de plateaux fait du Fouta-Djalon un pays ayant beaucoup d'analogie avec le Tell algérien, si l'on s'en rapporte aux explorations qui en ont été faites. Cette analogie de configuration s'étendrait à la climatologie, à la faune, à la flore et à toutes les ressources naturelles de la contrée.

Les versants de ses montagnes et de ses collines donnent naissance à tous les cours d'eau de la Sénégambie les plus considérables, comme les moins importants.

Digitized by Google

Ces quelques mots et un coup d'œil jeté sur la carte doivent suffire à faire comprendre toute l'importance de cet immense territoire qui est au Soudan occidental ce que l'Algérie est à l'ensemble des états barbaresques.

Avec l'Algérie nous avons eu la Tunisie, un jour viendra peut-être où nous aurons le Maroc et la Tripolitaine.

Avec le Fouta-Djalon nous serons réellement les maîtres de la Sénégambie, nous posséderons effectivement la vallée du haut Niger et le grand coude de ce fleuve, c'est-à-dire à peu près tout le Soudan occidental.

Il serait désolant de penser qu'en présence de cette perspective grandiose, dont la ligne de Dakar à Saint-Louis représente le base et le point de départ, le gouvernement de la France pourrait songer à s'arrêter dans la voie féconde où il est entré.

Les résultats palpables obtenus en si peu de temps par les 264 kilomètres de voie ferrée qui transforment, le Cayor sont de sûrs garants de ce que nous réserve l'avenir. Mieux renseignés sur le Soudan français, les pouvoirs publics sauront, nous en avons la ferme espérance, discerner les véritables intérêts du pays et mesurer toute la valeur de l'immense colonie qu'il dépend de nous de conquérir, que d'autres que nous sauraient bientôt s'approprier si nous désertions cette glorieuse entreprise.

Dakar, le 1er mars 1887.

Dr Paul VIGNÉ

LE PORT DE DAKAR

Son importance actuelle — Son rôle dans l'avenir commercial du Soudan français.

A Monsieur le Rédacteur en chef du « Bulletin de la Société de géographie commerciale de Bordeaux ».

Parmi les nombreuses questions qui intéressent la prospérité actuelle de notre colonie sénégambienne, et partant l'avenir du

Digitized by Google

Soudan français, il en est une, à mon avis, d'une exceptionnelle importance, c'est celle du port de Dakar.

Si, comme vous me le disiez dans votre dernière lettre, le Sénégal, à cause de ses relations considérables avec Bordeaux, est la colonie la plus intéressante pour vous, tout ce qui concerne les moyens de faciliter et d'étendre ces relations, comme l'amélioration du port de Dakar, ou plutôt la création en ce point d'un port maritime en eau profonde, ne doit pas laisser indifférent le commerce bordelais.

Ces raisons, jointes à votre gracieuse invitation et au bienveillant accueil fait à mes dernières communications, m'ont décidé à exposer dans votre *Bulletin* quelques considérations sur cet important sujet.

Je consacrerai donc cette première lettre à l'étude des causes qui ont rendu aujourd'hui nécessaire la création d'un vaste port à Dakar, me réservant, si j'y suis encouragé, d'exposer dans une deuxième les modifications profondes que cette création imprimera à l'organisme économique de la colonie et les conséquences heureuses qu'elle aura pour son mouvement commercial.

Ces causes sont d'ordres divers, les unes géographiques, les autres commerciales; d'autres enfin se rattachent à une conception plus rationnelle de l'administration et de la défense de notre colonie.

Comparer l'heureuse position commerciale de Dakar et la situation presque irrémédiablement défectueuse de Saint-Louis est devenu une banalité géographique. Tout le monde, en effet, connaît la rade vaste et profonde creusée par la nature au sud de la presqu'île du cap Vert, la meilleure, d'après Élisée Reclus et tous les géographes, que les navires rencontrent à la côte occidentale d'Afrique sur une distance de plusieurs milliers de kilomètres. Accessible en tous temps aux navires du plus fort tonnage, admirablement protégée par le promontoire du cap Vert, et l'îlot de Gorée, placée à dix journées à peine de navigation à vapeur de nos grands ports de l'Océan et de la Méditerranée, sur la route du Nouveau-Monde, elle réunit toutes les conditions d'un point commercial de premier ordre.

Digitized by Google

On sait, d'autre part, que Saint-Louis, situé à quatre milles de l'embouchure du Sénégal, est pourvu d'un port fluvial dont l'accès est rendu difficile, quelquefois même impossible aux navires d'un certain tonnage, par les oscillations et les déplacements de la ligne de sable qui constitue la barre du fleuve.

Si, malgré cette grave infériorité topographique, Saint-Louis est devenu le centre commercial et la capitale politique du Sénégal, c'est que, lors de l'établissement des premiers comptoirs, ainsi que le fait observer Élisée Reclus, ces obstacles de la barre n'existaient pas pour les navires de commerce qui étaient alors d'un faible tirant d'eau. J'ajouterai que ces obstacles constituaient pour le premier établissement une défense sérieuse contre les navires de guerre d'un tonnage plus fort, ce qui n'était pas un mince avantage à une époque où le Portugal, l'Angleterre, la Hollande et la France se disputaient les côtes de la Sénégambie. De même, à l'égard de l'hostilité des indigènes, la situation de Saint-Louis était très favorable. Enfin la nature du commerce qui se faisait alors à la côte d'Afrique fut pour beaucoup, à mon avis, dans le choix de cette position. En effet, à l'origine, le trafic consistait dans l'échange de certains objets européens contre l'ivoire, les plumes d'autruche, l'or et autres produits que les indigènes de l'intérieur seuls pouvaient livrer et au devant desquels souvent il était nécessaire d'aller; il convenait donc de s'établir aussi loin que possible de la côte. Il en fut de même un peu plus tard lorsque la traite des esclaves, rendue lucrative par les demandes incessantes des colonies européennes d'Amérique, devint l'unique préoccupation des trafiquants. Il fallait alors pourvoir au chargement de nombreux navires et empêcher, dans l'intervalle, les évasions des esclaves achetés; l'îlot de Saint-Louis étant admirablement disposé pour cela se couvrit de nombreuses captiveries qui s'emplissaient et se désemplissaient sans relâche.

Avec le mouvement philanthropique du XVIIIe siècle les conditions économiques de nos comptoirs sénégalais commencent à changer; comme à ce moment les besoins industriels de l'Europe s'étaient accrus d'un produit nouveau, la gomme, celle-ci

Digitized by Google

remplaça l'esclave comme objet de grand trafic. Ce dernier commerce trouvait encore dans Saint-Louis un point admirablement situé; le fleuve, qui était toujours apparu comme le chemin de l'inconnu commercial, conduisait cette fois directement au pays des Maures, qui était le pays de la gomme.

Ainsi s'explique, durant cette longue période qui va du xve siècle au commencement du xixe, la prospérité commerciale toujours croissante de Saint-Louis, malgré sa position aujourd'hui reconnue géographiquement défectueuse.

La découverte, vers 1834, des propriétés oléagineuses de l'arachide par un négociant de Marseille établi à Gorée, M. Jaubert, introduisit dans l'économie commerciale de notre colonie de nouvelles modifications. L'aptitude du sol sénégambien à la culture de cette plante, la facilité et la rapidité du rendement en activèrent la dispersion sur presque toute la Basse-Sénégambie, et principalement dans le Cayor et le Ouolo. Dix ans plus tard, vers 1844, les premières exportations pour l'Europe avaient lieu et s'élevaient, aux environs de 1860, à 10 millions de kilogrammes. Ce chiffre ne fit qu'augmenter d'année en année, disputant la prééminence à la gomme, et a atteint, en 1884, 70 millions de kilogrammes.

La gomme, dont l'importation, vers 1840, s'élevait à 3 et 4 millions de kilogrammes, tombait à 2 millions en 1860, pour atteindre, en 1883, 2,500,000 kilogrammes et se fixer définitivement à ce chiffre.

Ainsi, dans la période qui s'écoula entre 1860 et 1883-84, l'arachide avait supplanté la gomme objet de grand trafic. « Cette substitution, dit Élisée Reclus, eut pour conséquence d'obliger les négociants à se servir de bateaux d'un plus fort tonnage; denrée légère, et relativement peu coûteuse, l'arachide doit être transportée en quantités plus considérables pour assurer un prix rémunérateur au marchand. »

« A partir de ce moment, et par contre-coup, pour me servir des expressions de l'illustre et consciencieux géographe, la barre devint de plus en plus gênante pour les expéditeurs, » et force fut de reconnaître que « Saint-Louis, la capitale, avec tout

Digitized by Google

son outillage commercial, agricole, militaire, ne constitue pourtant que la moitié d'un organisme urbain et dépend de son port maritime en eau profonde, Gorée-Dakar (1). »

A partir de ce moment aussi la création de Dakar, comme point commercial, s'imposa (1860-1866) et son importance ne tarda pas à dépasser toutes les espérances, ainsi que l'indiquent les chiffres suivants :

En 1860, six ans à peine avant l'inauguration, par M. Pinet-

ÉTAT récapitulatif des marchandises françaises et étrangères importées et exportées de 1879 à 1883 (2).

Désignation des pays.	Marchandises françaises. Fr.	Marchandises étrangères. Fr.	Totaux. Fr.	Totaux généraux. Fr.
		Année 1879.		
Saint-Louis.	11,003,772	4,933,755	15,937,527	33,142,781
Gorée-Dakar.	14,121,443	3,083,811	17,205,254	
		Année 1880.		
Saint-Louis.	15,122,469	5,466,192	20,588,661	44,352,226
Gorée-Dakar.	19,412,652	4,350,913	23,763,565	
		Année 1881.		
Saint-Louis.	14,527,133	7,095,727	21,622,860	37,992,985
Gorée-Dakar.	13,287,670	3,082,455	16,370,125	
		Année 1882.		
Saint-Louis.	13,877,578	6,698,235	20,575,813	40,547,216
Gorée-Dakar.	13,868,260	6,103,143	19,971,403	
		Année 1883.		
Saint-Louis.	17,956,124	7,106,000	25,062,124	47,216,446
Gorée-Dakar.	17,040,235	5,114,107	22,154,342	
		Année 1884		
	d'après les *Statistiques coloniales du commerce et de la navigation* (3), sans distinction faite entre Gorée-Dakar et Saint-Louis.			
			Total général.	
	31,616,446	14,545,192	46,161,538.	

(1) Élisée Reclus, *Nouvelle Géographie universelle*, tome XII, pages 235 et 254.

(2) MINISTÈRE DE LA MARINE. *Notices coloniales publiées à l'occasion de l'Exposition universelle d'Anvers*, tome II, p. 464.

(3) MINISTÈRE DE LA MARINE. *Statistiques coloniales pour l'année 1884*, p. 482.

Digitized by Google

Laprade, du port incomplet de Dakar, Saint-Louis faisait avec l'Europe une moyenne de 17,000,000 francs d'affaires; le commerce de Dakar ne dépassait pas 300,000 francs, et celui de Rufisque atteignait à peine 800,000 francs, ce qui donnait, pour la colonie, le chiffre total de 18,100,000 francs. Le tableau précédent, emprunté aux *Notices coloniales,* en montrant ce que sont devenus ces chiffres de 1879 à 1883, nous donne une idée de l'évolution commerciale du Sénégal en général, de Gorée-Dakar en particulier.

Ainsi, dans une période d'à peine quinze années, le mouvement commercial de Dakar, né avec une soudaine spontanéité, a égalé, souvent même dépassé, celui de Saint-Louis.

Quels travaux avait-on faits durant cette période, pour mettre ainsi en valeur les ressources naturelles de Dakar? On s'était contenté de construire deux jetées, pendant que la Compagnie des Messageries maritimes y créait une escale pour la ligne du Brésil et de la Plata.

En 1882, une tentative sérieuse fut faite pour augmenter encore l'importance de Dakar et assurer au commerce du Sénégal la sécurité et la continuité des transactions, compromises par la barre du fleuve : ce fut la construction de la voie ferrée, qui relie à travers le Cayor le port fluvial de Saint-Louis au port maritime de Dakar. J'ai étudié dans un autre travail (1) certaines des conséquences de cette innovation, qui ont trait, d'une part, à la pacification et à la mise en valeur de la Sénégambie; d'autre part, à la pénétration dans le Soudan occidental. Mais une partie du but plus directement poursuivi par les auteurs de la voie ferrée, et qui consistait dans le développement commercial de Dakar par l'augmentation des exportations et des importations de son port, n'a pas été complètement atteint, pour les raisons suivantes :

Rien ne fut fait pour perfectionner l'outillage commercial de Dakar, qui est resté ce qu'il était en 1866.

Les quais, les bassins de radoub, les chantiers, les parcs à charbon, tout ce qui, en un mot, devait constituer le *port,*

(1) Voir notre *Bulletin,* année 1887, numéros 15 et 16, pages 449 et 481.

Digitized by Google

est encore, pour des raisons budgétaires et autres, à l'état de projet.

On comprendra facilement pourquoi Saint-Louis maintient son chiffre d'exportations et d'importations, si on ajoute à la raison précédente les tarifs élevés que la Compagnie du chemin de fer est obligée d'appliquer et de maintenir, étant données la cherté et les difficultés de toute sorte de son exploitation. Les chiffres qui suivent fixeront mieux les idées à ce sujet :

Le transport d'une tonne de tissus (marchandise de 2e classe) de Bordeaux à Dakar, par navire à vapeur, coûte 40 francs, d'après les dernières mercuriales du Sénégal. Le même transport de Bordeaux à Saint-Louis par la barre s'élève à 70 francs (prime d'assurance comprise), soit une différence de 30 francs. Mais le transport de cette tonne de tissus de Dakar à Saint-Louis par la voie ferrée, en petite vitesse, s'élèvera à 52 fr. 60, non compris les frais de manutention (le tarif général étant de 20 c. par kilomètre et par tonne pour les marchandises de 2e classe, non compris les frais de manutention). Le prix de ce dernier transport est donc supérieur au prix du transport direct de Bordeaux à Dakar. Si maintenant on fait prendre à cette tonne de marchandise rendue à Dakar la voie ferrée jusqu'à Saint-Louis, le prix total atteindra le chiffre de 95 à 100 francs (40 + 52,60).

Ces chiffres nous expliquent pourquoi les navires des commerçants-armateurs de Bordeaux ou de Marseille continuent de passer la barre, malgré ses nombreux aléas.

Si, pour les raisons que nous venons d'exposer, la construction de la voie ferrée n'a pas sensiblement modifié le chiffre respectif des importations et des exportations des deux ports, elle a donné une vigoureuse impulsion à la formation de la ville de Dakar, restée jusqu'alors à l'état embryonnaire. Le nombreux personnel européen nécessité par cette construction d'abord, par l'exploitation ensuite, ayant soudainement augmenté le nombre des consommateurs, attira à Dakar un certain nombre de petits industriels et débitants; les propriétaires du sol, alléchés par les grosses locations de la Compagnie, se hâtè-

Digitized by Google

rent de construire. Lorsque la voie ferrée fut ouverte à l'exploitation, les grandes maisons de commerce, dont le siège social est à Bordeaux et dont les agences sont à Saint-Louis, Gorée, Rufisque, élevèrent à Dakar des établissements qui, d'abord provisoires, sont devenus définitifs, et ne tarderont pas à être, croyons-nous, les agences principales de la colonie. Les raisons sociales Maurel et Prom, Maurel frères, Buhan et Teisseire, etc., donnent à leurs constructions primitives des développements considérables; et ce n'est pas sans un certain étonnement que l'on voit en ce moment l'agglomération de Dakar se dessiner en ville. A côté des grandes maisons, petits traitants et débitants continuent à élever un peu partout des magasins, dont beaucoup encore sont construits en bois, à cause de la cherté des matériaux et de la main-d'œuvre indigène; celle-ci surtout a atteint un prix excessif : un maçon ouoloff se paie jusqu'à 6 fr. 50 par jour. Nous croyons que les maisons de commerce disposant de sérieux capitaux qui, dans l'avenir, entreprendront de vastes constructions à Dakar auront tout intérêt à employer la main-d'œuvre européenne; celle-ci, la preuve en est faite, peut-être utilisée ici, à condition que les ouvriers soient rapatriés au commencement de l'hivernage; ils peuvent fournir un travail sérieux pendant sept mois, ce qui, en en employant un nombre suffisant, permettra de faire en une seule campagne de très considérables travaux. Je me propose d'ailleurs de revenir plus tard sur cette idée, d'apparence paradoxale, et qui pourtant nous est suggérée par la situation présente des travaux entrepris à Dakar.

Ceci dit, je reviens aux causes qui rendent aujourd'hui nécessaire le perfectionnement de l'outillage commercial de Dakar.

Dans la conception de l'organisation coloniale future de la France, toutes nos possessions de la côte occidentale d'Afrique sont, croyons-nous avec M. de Lanessan (1), destinées à former un groupe unique ayant pour centre la Sénégambie. Au Sénégal

(1) De Lanessan, *l'Expansion coloniale de la France*, pages 1002 et suivantes.

Digitized by Google

devra résider le gouvernement général de ces possessions, gouvernement qui devra pourvoir à l'administration et à la défense du groupe, et avoir pour cela son budget, sa marine, son armée, etc. Or, Dakar, qui est déjà le chef-lieu d'une division navale, qui joint à la facilité des relations avec les autres parties du groupe la facilité des relations avec la métropole, qui possède une rade dont la disposition naturelle en rend déjà la défense facile, n'est-il pas d'avance indiqué comme le point où seront centralisés tous les moyens d'administration et de défense de notre colonie ainsi comprise? Et si, dès maintenant, l'avenir de son port commercial nous paraît indiscutable, ne voit-on pas, d'après ces quelques lignes, le rôle qu'il jouera comme port militaire?

En résumé, l'heureuse situation géographique de Dakar, l'importance commerciale et économique qui en est la conséquence, jointes à de sérieuses considérations d'ordre politique et militaire, sont autant de causes qui démontrent la nécessité de donner à ce point toute l'extension, tout le développement qu'il comporte.

On a souvent dit et écrit que nous ne pourrions jamais fonder en Sénégambie et au Soudan que des colonies de commerce, à l'exclusion de toute colonie de peuplement. Cela est vrai (je fais toutefois mes réserves pour le Fouta-Djalon). Qu'attendons-nous donc pour donner à une colonie dite exclusivement de commerce le sérieux outillage commercial que sa situation exige?

Dakar, le 8 juin 1887. Dr Paul VIGNÉ.

Note sur le nouveau paquebot des Messageries maritimes le « Portugal », affecté au service de la ligne du Brésil et de la Plata.

La curiosité publique, à Bordeaux, a été vivement surexcitée, à la fin du mois de juillet 1887, par l'arrivée en rade de Bacalan du *Portugal,* nouveau paquebot de la Compagnie des Mes-

Digitized by Google

sageries maritimes, et il serait difficile de donner un chiffre, même approximatif, des nombreux visiteurs qui sont venus admirer ce magnifique spécimen de l'art naval français.

Par suite des nouvelles conventions passées entre l'État et les Messageries maritimes, les départs postaux subventionnés du 5 de chaque mois pour le Brésil et la Plata doivent être effectués, à compter de juillet 1888, par les navires réalisant une vitesse moyenne annuelle de 14 nœuds.

Ces départs mensuels seront assurés par le *Portugal* et par deux autres paquebots similaires, le *Brésil* et la *Plata,* qui sont en cours de construction.

Les Messageries maintiendront les départs mensuels du 20, qui seront desservis par l'*Orénoque,* l'*Équateur* et le *Congo.* Par suite, les anciens paquebots, *Gironde, Sénégal* et *Niger* retourneront successivement continuer leurs services dans la Méditerranée.

Le *Portugal* a été construit dans les chantiers des Messageries maritimes installés à la Ciotat, petite ville située à 37 kilomètres à l'est de Marseille.

Tous les derniers perfectionnements indiqués par l'expérience ont été introduits sur le *Portugal,* aussi bien pour accroître la solidité de la coque et la puissance des machines, que pour augmenter le bien-être et la sécurité des passagers.

Ce navire, à trois mâts et à étrave droite, a 135 mètres de longueur à la flottaison, soit 15 mètres de plus que le type *Congo;* du couronnement à la tête de l'étrave, il mesure 140^{m}20; sa largeur est de 14 mètres, supérieure de 2 mètres à celles de ses frères aînés; le creux sur quille est de 11 mètres.

Huit cloisons étanches transversales partagent le *Portugal* en neuf compartiments. Des portes également étanches peuvent isoler chaque compartiment, dans le cas de voie d'eau ou d'incendie.

Au tirant d'eau moyen de 7^{m}30, correspondant au maximum de charge, il déplace 8,650 tonneaux, et peut recevoir 3 millions de kilogrammes de marchandises dans ses cales, dont la capacité dépasse 5,500 mètres cubes.

Digitized by Google

Pour imprimer à une masse pareille une vitesse de 14 nœuds, soit 26 kilomètres à l'heure, il fallait des formes de carène bien étudiées et une force motrice considérable.

Les lignes d'eau sont admirablement comprises pour remplir le but à atteindre : angle d'attaque très aigu, formes très fines de l'arrière conduisant naturellement à l'hélice propulsive les files de molécules liquides déplacées par la marche du navire.

L'appareil moteur est à triple expansion. Les trois cylindres à vapeur ont respectivement $1^{m}12$, $1^{m}60$ et $2^{m}40$ de diamètre, avec course commune de $1^{m}30$. La vapeur, introduite à pleine pression dans le premier cylindre, se détend successivement dans les deux autres.

L'appareil évaporatoire se compose de 4 chaudières cylindriques à foyers opposés; il y a 6 foyers par corps, soit 24 en tout. Ces chaudières sont en tôle d'acier; leurs foyers sont constitués partiellement avec des tôles ondulées du système Fox. La pression de régime est de $7^{k}75$.

Nous allons décrire maintenant les principales installations du *Portugal,* et signaler les diverses améliorations qui méritent de ne pas passer inaperçues.

Commençons notre visite par l'arrière du pont supérieur, qui couronne la construction générale du paquebot; un vaste espace bien dégagé sert de promenoir aux passagers de première classe, et entoure le salon de musique, qui constitue une innovation sur la ligne du Brésil. Ce salon, coquettement emménagé, est orné de peintures et de sculptures style Louis XIII, qui produisent un très gracieux effet.

Des passages convenablement disposés nous conduisent à la passerelle où sont installés les instruments de navigation, et le servo-moteur qui commande les drosses du gouvernail.

Remarquons en passant le système nouveau des porte-manteaux d'embarcations; ce sont des bossoirs à rabattement; actionnés par une vis et un engrenage qu'un volant met en mouvement, ils s'inclinent en dehors du navire ou se relèvent en dedans, suivant qu'on désire mettre les embarcations à la mer ou les rentrer.

Digitized by Google

Des ponts volants mettent la passerelle en communication avec la teugue; nous franchissons un brise-lames très relevé dans sa partie centrale, et nous trouvons sur l'avant une grue tournant sur un axe fixé dans le plan longitudinal du navire. Cette grue remplace avantageusement les anciens bossoirs, dont la forte saillie à l'extérieur occasionne souvent, dans les évitages, des avaries aux bateaux voisins.

Cette grue pivote donc d'un bord et de l'autre pour la manœuvre des ancres; au repos, elle reste dans l'axe.

Revenons au roof du salon de musique, et descendons l'escalier monumental qui conduit au salon des passagers de première classe, situé sur le premier pont.

Ce salon sert en même temps de salle à manger; les tables sont à quatre et cinq couverts, à fauteuils tournants; disposition nouvelle qui sera fort appréciée; si le nombre des passagers l'exige, les tables peuvent être réunies deux à deux par des rallonges.

Le plafond du salon, blanc et or, est orné de sculptures fines d'où émergent 76 lampes électriques d'un gracieux modèle; les façades sont à panneaux avec pilastres en onyx encadrés d'ébénisterie fond érable et thuya, relevés par des moulures en palissandre.

De fort beaux tableaux, dus au pinceau de M. Cordouan, peintre de marine distingué, et à celui de M. Ph. Rousseau, dont la réputation comme peintre de nature morte est européenne, complètent l'ornementation des murailles.

Un meuble des plus élégants dissimule le mât d'artimon, et le tuyau de la cheminée qui est placée au centre de la pièce.

La décoration du salon, tout en étant sobre, produit un luxueux effet, lorsqu'elle est illuminée à giorno par les lampes électriques.

A l'avant et à l'arrière, des escaliers en acajou, à balustres sculptés, conduisent aux cabines des passagers situées dans la batterie.

Au centre du navire, dans le roof central près de la machine, et loin des locaux affectés aux passagers de première classe, se

Digitized by Google

trouvent les cuisines, les logements du personnel du bord, le carré des officiers, etc...

Dans le poste d'équipage, situé à l'avant sous la teugue, est installé un guindeau à vapeur qui sert à la manœuvre du cabestan et des chaînes des ancres.

Les quatre écoutilles des cales sont desservies chacune par un mât de charge et un treuil à vapeur.

Descendons maintenant dans la batterie réservée au logement des passagers.

Les cabines de première classe occupent l'arrière et la partie centrale du navire; l'aération intérieure est obtenue dans cette région par de larges et nombreux couloirs, et par des sabords munis de hublots mobiles pouvant rester ouverts dans bien des cas où l'état de la mer oblige de tenir les sabords fermés.

Dans chaque cabine, et au-dessus de chaque couchette, il a été installé, pour l'usage des passagers, un bouton d'appel de sonnerie électrique aboutissant à un tableau général, et un commutateur permettant d'éteindre ou de rallumer à volonté une lampe électrique.

Des lavabos d'un genre spécial, avec eau à discrétion, et d'autres détails particuliers à la vie de bord donnent aux voyageurs toutes les commodités désirables.

Par le travers de l'entourage des chaudières se trouvent quatre salles de bains pour hommes, et plus sur l'arrière deux pour les dames.

Les baignoires sont en marbre; chacune d'elles est munie d'une douche et de deux robinets: l'un d'eau froide, l'autre d'eau chaude fournie par un appareil spécial, ce qui évite l'incommodité de chauffer le bain au moyen de la vapeur.

Le *Portugal* peut recevoir 217 passagers de première classe et 708 de troisième classe.

Ces derniers occupent toute la partie avant du navire dans les premier et deuxième entreponts; la ventilation est largement assurée daus ces locaux au moyen de manches à air et de hublots en quantité plus que suffisante.

Ce paquebot possède également une chambre frigorifique où

Digitized by Google

se trouve refoulé par une machine Hall de l'air froid qui entretient dans la chambre une température moyenne de 5 degrés au-dessous de zéro. On peut ainsi produire de la glace à volonté et conserver les vivres destinés à l'alimentation des passagers.

On a réservé néanmoins, sur la partie avant du navire, les emplacements nécessaires pour loger au besoin du bétail et des animaux vivants.

Nous aurions encore bien des choses intéressantes à dire sur ce splendide paquebot, si nous ne craignions de dépasser les limites d'une simple note. Mais cette étude succincte ne serait pas néanmoins complète si nous ne fournissions pas quelques indications sur la façon dont fonctionne l'éclairage électrique à bord du *Portugal*.

Cet éclairage est assuré au moyen de deux dynamos triples construits par MM. Sautter et Lemonnier. Chaque dynamo est actionné par une petite machine à vapeur compound à pilon, du type des Messageries maritimes.

L'allure normale est de 290 à 300 tours. A cette vitesse chaque dynamo produit un courant de 66 volts.

Le nombre total des lampes, système Edison, est de 500 environ.

De même, les fanaux de position sont éclairés par des lampes Edison de 40 bougies.

Nous terminerons par le résumé des essais officiels du *Portugal* qui ont eu lieu le 9 juillet dernier sur la grande base de la marine, située aux îles d'Hyères, et qui mesure 6 milles 72 centièmes, du rocher des Mèdes au cap Bénat.

Quatre parcours successifs ont donné une vitesse moyenne de 16 nœuds 3 dixièmes, soit 30 kilomètres à l'heure, la machine battant 80 tours à la minute et développant une force de 5,100 chevaux de 75 kilogrammètres.

Pour constater la vitesse à l'allure normale de route, le *Portugal* a été ensuite dirigé des îles d'Hyères sur Alger.

La distance de 410 milles qui sépare ces deux points a été parcourue en 26 heures, soit avec une vitesse de 15 nœuds 76 centièmes ou 29 kilomètres à l'heure. Le nombre de tours

Digitized by Google

de l'hélice était de 72 et la force développée de 3,500 chevaux de 75 kilogrammètres.

Ces résultats remarquables montrent que le *Portugal* saura largement répondre aux exigences que lui imposent les nouvelles conventions et qu'il soutiendra avec honneur la vieille réputation de la Compagnie des Messageries maritimes.

X...,
Membre de la Société de géographie commerciale de Bordeaux.

Bordeaux, 10 août 1887.

Canal du Nord et canal du Midi.

Bien que dans le *Bulletin* du 4 juillet dernier (1), nous n'ayons parlé que du canal de la Baltique à la mer du Nord, les lecteurs avaient, sans doute, les yeux tournés vers la Garonne. Entre l'isthme du Holstein et celui du Languedoc, l'analogie, en effet, est frappante et la comparaison irrésistible.

Depuis cent ans, la Baltique est reliée à l'Elbe, depuis deux cents ans, la Méditerranée est en communication avec la Garonne par un canal à petite section avec de nombreuses écluses. — En chiffres ronds, le détour par le Sund ou par Gibraltar est également d'environ 400 kilomètres.

De temps immémorial, le percement des deux isthmes a été à l'ordre du jour; si, comme on aime à le supposer, Charlemagne a réellement songé à relier les deux mers du sud, il a dû penser aux deux mers du nord de son empire. La ligue hanséatique obéit à cette impulsion vers la fin du XIVe siècle en creusant le canal de Stecknitz; en 1525, les Hambourgeois raccourcirent la ligne lubeckoise. Mûs par des considérations d'un autre ordre, Wallenstein et Cromwell voulaient entreprendre l'œuvre que réalisa le roi danois Christian VII. Cent ans auparavant, Louis XIV avait relié Agde à Toulouse par le canal royal, qui fut prolongé, de nos jours, jusqu'à Castets. Jusqu'alors on n'avait eu en vue que la petite navigation, des barques

(1) *Canal maritime de la Baltique à la mer du Nord*, page 394.

Digitized by Google

tirant 2 ou 3 mètres, ayant au plus 30 mètres de longueur; désormais les voies s'adapteront aux besoins croissants. En 1840, 1860 et 1864, les ingénieurs C. F. et H. Christensen, Hansen et Lentze proposent successivement des solutions plus hardies, des sections plus grandes. Le dernier avait été chargé de faire son travail par le gouvernement prussien, qui avait enfin adopté le projet de Sainte-Marguerite par Rendsburg-Steinrade-Goose-Eckernförde, avec embranchement vers la baie de Kiel. Mais le 13 mars 1880, le comte de Molkte combattant le projet, quel que fût le tracé, le fit rejeter par des arguments bien connus des lecteurs du *Bulletin* (1). Néanmoins, le peuple allemand voulait son grand canal et, malgré l'opinion de son général, encourageait l'ingénieur Dahlström à publier un nouveau plan qui, avec quelques légères modifications, va être exécuté. Il n'est pas besoin de raconter ici ce qui se passait en France pendant cette période d'efforts, d'échecs, de modifications et de succès final sur les bords de l'Elbe. Disons seulement, pour terminer ce parallèle, que le gouvernement allemand refusa, l'hiver dernier, une concession ardemment sollicitée par un groupe de capitalistes anglo-allemands.

Si les circonstances sont semblables au nord et au midi, elles ne sont pas absolument identiques; la substitution d'un canal à grande section à une voie surannée a donc pu être, avec une égale sagesse, adoptée pour le Holstein et rejetée pour le Languedoc, précisément à cause des points de différence. Entre Holtenau et Brunsbüttel, la distance est de 100 kilomètres; et il y en a 400 de Narbonne à Bordeaux. En second lieu, le seuil de Naurouse, ayant 190 mètres d'altitude, empêche un passage à niveau et augmente considérablement la dépense; enfin, les ports de Brunsbüttel et de Holtenau sont accessibles aux gros navires. En Baltique, la profondeur est à peu près invariable; à Brunsbüttel, elle est de 7m50 aux plus basses mers et de 19 mètres aux plus hautes. Au contraire, un grand port à Narbonne est entièrement à créer, et l'accès du port de Bordeaux laisse encore beaucoup à désirer.

(1) Voir notre *Bulletin* du 15 février 1886, page 116.

Digitized by Google

Voilà des différences qui frappent au premier coup d'œil et qui ont certainement une grande importance; pourtant, elles n'expliquent pas seules le contraste regrettable entre l'action des Allemands et l'inaction des Français. Commercialement parlant, un canal du Midi à grande section offre des avantages incomparables : une riche contrée à protéger contre les inondations; des vallées chaudes à arroser; une force hydraulique à développer qui vaut, seule, les plus riches bassins houillers; un trafic local déjà considérable à décupler; le canal de Suez à compléter.

Qu'y a-t-il de pareil dans le Holstein? La pomme et la cerise y sont bonnes, l'avoine excellente, la tourbe y abonde, et voilà tout. En hiver, un des abords est souvent gelé; on s'y sent toujours hors du mouvement commercial; l'air froid rendrait l'irrigation nuisible; la force, relativement insignifiante, cachée dans l'Eider ne saurait être mise en liberté par un canal qui ne l'absorbe pas. Il ne faut point demander aux ingénieurs allemands d'utiliser des richesses inconnues à leur pays; mais notre gouvernement et nos compatriotes ont refusé à bon droit d'accepter des projets qui négligeaient les précieuses ressources dont la nature a doté les vallées de l'Aude et de la Garonne, leur climat, leurs beaux fleuves, leur fertilité, leur situation privilégiée.

Si les habitants du Midi désirent que leurs rivières soient canalisées au profit de leur région, il faut que les études se fassent et que les plans s'élaborent sous leur contrôle et chez eux; il faut aussi que, évitant la rigueur décevante des formules purement théoriques, ils ne demandent aux matières premières et aux meilleures machines que les deux tiers du maximum possible de leur résistance ou de leur force. Quand ils entreront résolument dans cette voie publique et droite, les hommes de bonne volonté et le concours de tous les bons patriotes, riches ou pauvres, ne leur manqueront pas. Chacun aidant, la tâche sera facile.

Oxford, 12 juillet 1887. A. Manier.

Digitized by Google

Ruches gigantesques construites par les abeilles noires sauvages de Tasmanie.

D'une note lue à l'Académie, le 27 janvier dernier, par le Dr Ch.-Thomas Caraman, médecin à Forges-les-Eaux, et reproduite par le *Progrès médical* (n° du 16 avril 1887), nous extrayons l'intéressante communication suivante, qui paraîtra peut-être fabuleuse aux lecteurs peu au courant des merveilles de la faune et de la flore australiennes, mais dont l'authenticité nous paraît cependant s'appuyer sur des témoignages assez dignes de foi pour qu'on leur accorde tout crédit :

« Le 25 mai 1884, M. E. Guilmeth, explorateur français, naturaliste distingué, docteur même *in partibus*, faisant un voyage au centre de l'Australasie, arriva dans une vaste clairière, traversée par un cours d'eau peu profond et entourée d'*eucalyptus* hauts de 80 à 120 mètres. Il fit halte au bord de l'eau et examina ces arbres, au milieu desquels le hasard l'avait conduit. L'œil armé de sa longue-vue, il aperçut bientôt, à l'enchevêtrement de deux grosses branches, à une hauteur d'environ 80 mètres, une hutte bizarre, trapue, arrondie en dôme, aux parois extérieures brunâtres et rappelant un peu les revêtements en torchis de nos campagnes.

» Il était trois heures de l'après-midi, le thermomètre marquait 18° à l'ombre. Cette massive verrue et cette végétation étonnante (M. Guilmeth croyait avoir découvert une galle monstrueuse) l'intriguèrent beaucoup. Il continua son examen en changeant de position, sans pouvoir percer le mystère. Monter dans l'arbre à cette hauteur était impossible. Il attendit patiemment; sa ténacité reçut récompense. Vers quatre heures et demie, en effet, il entendit un murmure continu, un bourdonnement lointain, et il vit alors une myriade d'insectes noirs, moins gros que nos abeilles, s'agiter autour de l'ouverture de la hutte. Nul doute pour notre naturaliste, il s'agissait là d'une ruche immense et d'abeilles noires inconnues de lui. Alors, il se rappela avoir vu les Australiens sucrer quelquefois leurs breuvages, quand ils étaient malades, avec une sorte de miel qui n'avait même pas attiré son attention.

» Cette découverte, dont il ne pouvait pas encore calculer l'importance, excita l'enthousiasme de M. Guilmeth à un tel point qu'il voulut, sans plus tarder, posséder une de ces ruches. Ordonner une ascension à ses Canaques, les exposer aux piqûres mortelles de la légion apiculaire, était insensé. Il appela les deux charpentiers qui le suivaient dans ses voyages d'exploration, et on commença le sciage de l'eucalyptus choisi.

» Chose étonnante, des abeilles-espions, dépêchées de la colonie, venaient, à cinq mètres des travailleurs, comme pour faire une

Digitized by Google

enquête, et repartaient à tire d'ailes; puis d'autres les remplaçaient. Il en fut ainsi jusqu'à la fin.

» Ce travail fut seulement achevé le lendemain. L'arbre avait sept mètres de diamètre. M. Guilmeth en a vu dont la circonférence était telle que quarante Canaques se tenant par les mains (ce qui suppose $1^{m}50$ par homme, les Canaques étant fort petits) avaient peine à embrasser le tronc. Le diamètre de ces eucalyptus serait donc de 19 à 20 mètres. Enfin, après mille précautions, le sciage progressif, suivi d'abattage à la hache des sections obtenues, étant terminé, toute la caravane tira sur de longues cordes placées à 25 mètres de hauteur, et l'arbre, perdant l'équilibre, s'abattit tout d'un coup. Alors, ce fut parmi les abeilles un bourdonnement étourdissant. M. Guilmeth, qui suivait la scène à distance, fit vêtir de cotonnades une escouade de Canaques, lesquels, face et mains couvertes, s'avancèrent à l'assaut de la ruche en tapant à tour de bras sur des tambourins du pays. Bientôt la reine s'envola, suivie de presque toutes ses sujettes, et, deux heures après la chute de l'arbre, on fut maître de la place.

» M. Guilmeth put enfin goûter le miel, et il le trouva si chargé de tous les principes actifs de l'eucalyptus (essences et autres), dont il connaissait les propriétés thérapeutiques si remarquables, qu'il résolut de revenir sur ses pas, la récolte faite, et de nous en envoyer une certaine quantité.

» En trois jours on fabriqua sur place, avec des planches d'eucalyptus provenant de l'arbre scié, une série de petites caisses qui reçurent le miel. M. Guilmeth en recueillit 3,500 kilogrammes. La ruche pesait encore 1,000 kilogrammes, soit 4,500 kilogrammes en tout. Depuis, M. Guilmeth a fait abattre des eucalyptus dont les ruches ou nids pesaient 6,000 kilogrammes et donnaient 5,000 kilogrammes de miel par *pleins barils*.

» L'abeille qui construit ces ruches gigantesques n'est décrite dans aucun dictionnaire, traité ou mongraphie de cet insecte. Aussi sommes-nous très heureux de pouvoir présenter à MM. les membres de l'Académie deux exemplaires de ces merveilleuses ouvrières auxquelles nous proposons de donner jusqu'à plus ample informé le nom d'*apis nigra mellifica*. Cette abeille est noire, petite; sa languette ou trompe est ou paraît beaucoup plus développée que celle de nos *mulets* de France ou d'Algérie. M. Guilmeth a essayé, sans succès, de la domestiquer en Tasmanie. Par contre on a essayé de faire essaimer des abeilles en Algérie au voisinage des plantations d'eucalyptus! On espérait, par ce moyen si rationnel, obtenir un miel particulier. On sait, en effet, que le miel de Narbonne doit son parfum spécial au *romarin* des collines et coteaux qui l'entourent; celui du mont Hymette aux diverses *labiées* qui couvrent cette montagne. Les abeilles domestiques condamnées à butiner seulement les fleurs et feuilles d'eucalyptus sont mortes ou à peu près, et il a fallu

Digitized by Google

rénouveler entièrement la flore primitivement arrachée, pour nourrir les nouveaux essaims.

» M. le Dr Caraman fait suivre cette première partie de sa communication de considérations thérapeutiques sur l'usage médicinal de ce miel et fournit, en outre, un certain nombre d'observations de malades traités par le miel eucalypte. »

En lisant cette note de voyage, on se demande si elle est bien extraite d'un travail académique ou bien d'un voyage de Jules Verne ou d'une aventure de Robinson quelconque. Pour notre part, nous ne pouvons qu'éprouver un sentiment d'admiration mêlé d'étonnement, et il sera loisible à chacun de nos lecteurs que la chose intéresse de faire des recherches à ce sujet pour se convaincre de la réalité du récit de M. Guilmeth. La chose, tout extraordinaire qu'elle paraisse au premier abord, n'est pas plus surprenante que les gigantesques fourmilières de trois et quatre mètres de hauteur dont un grand nombre de voyageurs absolument dignes de foi nous ont donné la description et le dessin; mais les eucalyptus de vingt mètres de diamètre nous paraissent un peu gros à côté des géants californiens que nous avons décrits autrefois dans ce *Bulletin*. (V. année 1886, p. 504.)

H. A.

CORRESPONDANCE

Lettre sur l'Islande et les Fœrö.

Les membres de notre Société ont gardé le souvenir de la remarquable conférence sur l'Islande faite par M. le Dr Labonne, à Bordeaux, à Tarbes et à Périgueux, au mois de janvier dernier, et publiée par notre *Bulletin* du 21 mars et du 4 avril 1887 (n° 6, p. 161, et n° 7, p. 193). M. le Dr Labonne, ainsi que nous l'avons annoncé dans notre *Bulletin* du 16 mai 1887, page 318, a entrepris cette année une nouvelle exploration. De retour aujourd'hui, et cruellement atteint au retour par un deuil de famille pour lequel nous lui exprimons nos sympathies les plus vives, il nous envoie les renseignements que nous publions ci-dessous. A la lettre de M. Labonne étaient jointes diverses photographies prises par lui dans sa plus récente exploration. Les membres de notre Société auront le plaisir, l'hiver prochain, de voir ces photographies reproduites en projections, car M. Labonne veut bien nous faire espérer des conférences pour toutes nos sections.

Les premiers jours d'avril 1887, je pris place à bord de

Digitized by Google

l'*Iudre,* un de nos deux croiseurs islandais, puis nous quittâmes Cherbourg pour aborder successivement Newcastle, Edimbourg et Reykjavik. Un blanc linceul de neige couvrait uniformément l'Islande; seuls quelques sommets, probablement réchauffés par une source de chaleur intérieure, dessinaient de larges bandes noires. Le thermomètre à la mer marquait 5 ou 6 degrés au-dessus de zéro. La baie était déjà animée par toute une flottille de pêcheurs français; on se serait cru en terre natale, tant nos couleurs nationales flottaient sur le *Faxafjördr.*

Le mercredi soir, 25 avril, la vigie signala la banquise quand nous approchions de Seydisfjördr; les glaçons n'étaient pas très élevés, mais rendaient la marche du navire dangereuse à cause de leur grand nombre.

Dans la nuit, notre commandant, M. le lieutenant de vaisseau Pichon se décida à fuir devant l'obstacle insurmontable et nous redescendîmes plus au sud, à Eskifjördr. Toutefois j'eus le temps de prendre plusieurs instantanéités de la *banquise polaire,* et je me propose d'aller vous projeter ces photographies, si vous voulez de moi pour vos sections l'hiver prochain.

A Eskifjördr, je pris une vue de la mine de spath; ce cliché, obtenu avec assez de difficulté (la mine est à 90 mètres au-dessus du niveau de la mer), est certainement le *premier* qui ait été fait. La Société de géographie de Paris et vous-mêmes en avez la primeur. Ce gisement de spath est tout à fait semblable à une amande de gigantesques proportions, un noyau de pêche, par exemple, et le basalte représenterait la chair du fruit. L'exploitation en est à peine commencée et par la méthode la plus barbare. Le Danemark cèderait volontiers son droit à une compagnie; si vous connaissez un ingénieur que le spath intéresse, je donnerai tous les renseignements désirables. En moins d'une heure et avec deux matelots, j'ai obtenu au ciseau de beaux échantillons. Or, on m'a dit à Paris, au *Comptoir géologique,* que de tout petits rhomboèdres bien translucides valaient 15 ou 20 francs. Un voilier, parti de Bordeaux et gréé comme une barque de pêcheurs d'Islande, pourrait en deux mois revenir avec *mille kilogrammes.* Voilà pour le côté pratique, puisque vous êtes société de géographie commerciale; continuons maintenant la suite de notre voyage.

Comme il nous avait été impossible de pénétrer le Seydisfjördr à cause de la glace, et que là seulement arrivent les courriers danois, le commandant, qui était sans nouvelles de France depuis un mois me pria d'y aller à pied. Accompagné du commissaire du bord, d'un guide et de trois poneys, nous partons. Vers l'altitude de 400 mètres, la neige couvrait déjà tout le plateau, et mal gelée, ne nous portait qu'avec difficulté. Bientôt les pauvres chevaux enfoncent jusqu'au poitrail et, pour comble, l'un d'eux se noie sous nos yeux dans une crevasse où nous-mêmes nous pensons rester. Voulant préserver ses deux autres montures d'un pareil

Digitized by Google

sort, le guide nous laisse et les entraîne sur un pic où la neige avait fondu. Nous restons donc seuls. Dix-huit heures de suite nous marchons sans pouvoir arriver à trouver la passe qui nous conduira à la mer et mon compagnon, pris par la fringale des neiges, veut absolument se coucher pour dormir un instant, me dit-il. Je ne l'en empêche qu'en le frottant de glace, et quand je pensais devoir succomber avec lui sur le glacier, le guide, ou mieux le chien du guide, finit par nous retrouver et avec lui le danger cessa.

Exténués, mourant de faim et de froid, nous fûmes recueillis par un brave Norwégien qui, après nous avoir remis le courrier, nous conduisit par mer à notre navire. Quand nous fûmes de retour, je vous laisse à penser la joie des officiers qui nous croyaient perdus! Le mauvais temps cessa sur ces entrefaites, mais les Islandais affirmaient toutefois que la côte nord n'était plus praticable et que plusieurs steamers danois étaient prisonniers des glaces. Je résolus en conséquence de me rendre aux Fœrö pour étudier ce curieux archipel.

Moyennant 150 francs, le même Norwégien qui m'avait donné l'hospitalité me conduisit à Thorshavn.

Au point de vue géographique, les Fœrö représentent certainement une des parties émergées de cette chaîne continue qui avec les Orcades, les Shetland et l'Islande, rattache l'extrémité nord de l'Ecosse à la côte du Groenland.

L'archipel, qui comprend vingt-six îles grandes et petites que j'ai toutes visitées, toutes photographiées dans leurs points les plus intéressants, surgit au milieu de ce large canal et occupe, dans toute sa largeur, un degré de latitude.

J'eus le bonheur d'assister à la pêche du fameux épaulard, ce dauphin qui constitue la richesse des habitants et qui leur fournit pour plus de 200,000 francs d'huile par an.

J'habitais le village de Westmanshavn, quand j'entendis un jour crier : Grind, Grind, le dauphin, le dauphin. A cette joyeuse nouvelle, toutes les Yawls se préparent, les autorités accourent, se mettent en ordre de combat et les bateaux, voiles déployées ou avirons parés, s'avancent en colonne serrée. Les dauphins surpris veulent fuir, mais comme une cohorte vigilante forme vite un grand demi-cercle du côté de la pleine mer, ils sont forcés de nager vers le fond de la baie. Dans ce moment-là les pêcheurs se rapprochent et les pauvres bêtes, prises entre la terre et les barques, n'ont plus que la ressource de plonger pour échapper au massacre. Mais l'expédient ne les sauve que pour un instant, car forcées de venir respirer à la surface, elles reparaissent. Alors le carnage commence. On ne voit plus que pieux, que morceaux de fer, que pointes acérées ou harpons fracassant des crânes, pénétrant des chairs palpitantes. Les hommes, grisés par la vue du sang, frappent, égorgent, tuent, l'Océan devient littéralement rouge et cette scène, horrible à voir, ne se termine

Digitized by Google

qu'après la mort de toutes les baleines qui se comptent souvent par *mille*.

Quand le partage entre *chaque habitant* est achevé, les animaux sont dépouillés et dépecés; on garde la peau qui sert à faire de solides courroies; la chair, d'un goût de viande grasse de bœuf, est mangée fraîche ou salée, le lard, converti en huile, et la vessie préparée sert de vase pour la contenir.

La faune ornithologique est d'une telle richesse dans le nord de Strömö que c'est par millions que l'on voit les oiseaux couvrir les falaises ou les rochers. En projection, je vous montrerai à Bordeaux les puffins, pingouins, guillemots, goëlands, pétrels, etc., se donnant rendez-vous sur ces rivages et siégeant. en rangs hiérarchiques, sur les fameux Fuglebierg ou rochers à oiseaux.

Cependant ces études ne me laissaient pas oublier que le vapeur *Thyra* était déjà en retard de huit jours et que je ne pouvais sans lui rentrer en France où de noirs pressentiments me faisaient voir quelqu'un de ma famille malade. Huit autres jours se passaient encore! Enfin, n'y tenant plus, pensant bien, ce qui était vrai, que les glâces continuaient à retenir les navires prisonniers, j'avisai un petit sloop monté par trois hommes; et sur cette coquille de noix je gagnai en deux jours, et par un ouragan furieux, Stornoway, capitale des Hébrides. Là, au moins, les bateaux à vapeur ne se prennent plus dans la banquise au mois de juillet!!! Et enfin, lorsque, pendant deux jours, les arbres eurent tourbillonné en une ronde vertigineuse tout le long de la voie de *Strane Ferry*, le plus joli point de la côte d'Ecosse, jusqu'à Paris, je connus la douleur qui m'attendait!

Paris, 12 août 1887. Dr LABONNE.

OUVRAGES REÇUS PAR LA SOCIÉTÉ

(POUR LES OUVRAGES DONT ON DÉSIRE UN COMPTE RENDU, ENVOYER DEUX EXEMPLAIRES.)

Stigmographe, méthode pratique pour l'enseignement de la géographie et du dessin, par N. LAMARCHE et P. TOURNIER. Paris, Fischbacher. — On a présenté ici (1) les cartes de géographie percillées dans leurs applications les plus élémentaires et les plus générales. On a fait ressortir leur utilité pédagogique pour initier les commençants à l'étude de la géographie par des exercices graphiques et pour préparer les élèves plus avancés aux exercices à main levée. Il nous semble qu'on peut entrevoir des applica-

(1) Voir notre *Bulletin*, année 1886, page 654, et année 1887, page 121.

Digitized by Google

tions d'une portée plus haute et qui font alors de cette méthode un auxiliaire singulièrement précieux pour fixer d'une manière indélébile, dans la mémoire des enfants, des *points de repère* permettant de reconstituer sans effort les principales cartes géographiques et d'évoquer une à une les notions qui s'y rattachent.

On conçoit, tout d'abord, qu'il est très facile de graduer les exercices en limitant le pointillé à certains contours, à certains angles, le reste devant être complété à main levée. En variant ces opérations, on développerait rapidement chez les élèves les moins avancés les notions et, pour ainsi dire, le sens des proportions. Mais pourquoi le maître, au lieu de faire badigeonner la carte au fusain, ne demanderait-il pas à ses élèves de passer simplement dans certains trous déterminés la pointe d'un crayon bien taillé? En espaçant plus ou moins ces points, en les choisissant convenablement, il leur donnerait des esquisses intéressantes par leur variété et instructives par leur simplification progressive.

Et enfin, si on a le soin de déterminer des séries percillées sur les lignes représentant les longitudes et les latitudes, de telle sorte que l'écolier trace toujours *préalablement* ces lignes sur la copie, par la répétition fréquente du même exercice, il remarquera naturellement et retiendra les positions respectives d'un grand nombre de points dans les quadrilatères curvilignes que forment ces longitudes et ces latitudes; il meublera sans effort sa mémoire de *véritables points géographiques*, et les retiendra certainement aussi bien et aussi longtemps qu'on retient la table de Pythagore ou le système métrique. Il pourra donc, à un moment donné, faire lui-même avec une précision étonnante, et sans fatigue, un tracé géographique avec le seul secours de sa mémoire et de ses connaissances.

Ceci encore est une expérience à tenter. Les hommes du métier (les professeurs de géographie) pourraient le faire avec habilité et succès, s'ils s'intéressaient au système des cartes percillées. Grâce à leurs connaissances sûres et à leur concours éclairé, le tracé et le dessin des cartes pourraient entrer dans une voie pratique et donner matière à un enseignement précis, à une science particulière et pour ainsi dire mathématique, puisque les sphères géographiques et leurs projections sur des plans (projections stéréographiques, coniques, cylindriques, etc.) ne sont que des applications des mathématiques.

H. Got.

Denis de Rivoyre. *Les Français à Obock*. Paris, Picard et Kaan (1887), in-8°, 240 pages, illustré; 2 fr. 50. — Des falaises madréporiques et une plage brûlante de sable jaune, deux ou trois lits de torrents à sec, quelques puits, des bouquets de mimosas, des légumes, l'espoir de relations commerciales avec

Digitized by Google

l'Éthiopie, surtout un dépôt de charbons, une garnison d'une soixantaine d'hommes et des déportés annamites, voilà Obock. M. Denis de Rivoyre, qui a visité Obock, qui compte parmi les promoteurs ardents et infatigables de l'expansion de la puissance française dans le golfe de Tadjourah et dans la mer Rouge, nous donne, dans un nouveau livre, le récit fort intéressant de l'histoire des établissements français à Obock et des péripéties de cette histoire. Il commence aux origines, aux intelligences nouées avec les Danakils, dès 1856, par le vice-consul de France à Aden, Henri Lambert, et au traité conclu avec les chefs indigènes par le commandant Fleuriot de Langle en 1860; il nous conduit jusqu'en 1887. Autour du récit principal, il groupe des notions sur les possessions de la France le long du golfe de Tadjourah et sur des revendications possibles dans la mer Rouge; il apprécie les établissements ou les prétentions des nations rivales.

L'ouvrage de M. Denis de Rivoyre fait partie de la collection Picard *(Bibliothèque coloniale et de voyages)* qui comprendra vingt-cinq volumes.

Alfred Vivier. *De l'affaissement des brisants sous l'influence des liquides gras.* La Rochelle, 1886, in-8°, 20 pages. — « Depuis » quelque temps, un phénomène très anciennement connu, » paraît-il, est venu prendre rang parmi ceux qui occupent » l'attention du monde scientifique. Certains observateurs ont » affirmé que l'huile, et en général les corps gras liquides versés » à la surface de la mer, jouissaient de la singulière propriété » de diminuer la violence des vagues. On comprend combien cette » découverte pourrait recevoir de précieuses applications, soit » pour la navigation, soit pour la protection des ouvrages à la » mer. »

Tel est le début de l'intéressante brochure de M. Vivier et ces premières phrases résument très nettement la question dite du *flage de l'huile.* En quelques pages substantielles, M. Vivier présente l'histoire de cette théorie et des observations auxquelles elle a donné lieu. Puis, comme secrétaire d'une commission spéciale nommée par la Société des sciences naturelles de la Charente-Inférieure pour étudier les effets de l'huile sur une mer agitée, il détaille les expériences auxquelles cette commission s'est livrée. Les expériences ont eu lieu en avril 1886, à La Rochelle. L'huile employée a été de l'huile de sésame. M. Vivier conclut de la sorte : « On doit admettre que l'huile et les liquides » gras, en général, ont une action incontestable sur la forme et » la violence des vagues. »

J. Gebelin.

Le Gérant : **J. MANÈS.**

Digitized by Google

MOUVEMENT COMMERCIAL DU PORT DE BORDEAUX

PENDANT LES SIX PREMIERS MOIS DE 1887.

IMPORTATIONS (COMMERCE GÉNÉRAL).		
Arachides et graines oléagineuses	10,935.539	kilog.
Bois communs — bruts ou équarris	1.931	les 0/00 k.
Bois communs — sciés	10.344	les 0/00 k.
Bois communs — merrains	13.566.119	pièces.
Bois exotiques	886,123	kilog.
Cacao	1,699.213	—
Café	3.648.725	—
Céréales (grains)	568,008	quintaux.
Coton en laine	79,548	kilog.
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs	7.555 448	litres.
Fer, fonte et acier	7,519.262	kilog.
Gommes pures exotiques	857,471	—
Guano	»	—
Guinées des Indes	256.200	pièces.
Houille crue ou carbonisée	2.117.385	quintaux.
Huiles fixes pures	1.386.586	kilog.
Indigo	137.039	—
Laines	575.894	—
Peaux et pelleteries brutes	10.029.298	—
Poissons salés	5.357.303	—
Riz en grains ou en paille	4,404.644	—
Sucres bruts	11,274.744	—
Tissus, passementerie et rubans de laine	59,733	—
Vanille	21,525	—
Viandes salées	606 681	—
Vins	119 355.930	litres.

EXPORTATIONS (COMMERCE GÉNÉRAL).		
Bois communs — bruts ou équarris	13.966	les 0/00 k.
Bois communs — sciés	2.317	les 0/00 k.
Café	251.452	kilog
Céréales (grains et farine)	19.326	quintaux.
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs	4.948.270	litres.
Fer, fonte et acier	10.500.524	kilog.
Fruits de table secs, frais, tapés ou confits et fruits oléagineux	5,668.192	—
Gommes pures exotiques	577.458	—
Huiles fixes pures	3,381.945	—
Indigo	2.507	—
Laines	561.732	—
Légumes secs et leurs farines	387.838	—
Liège ouvré	249 924	—
Machines et mécaniques	228.194	francs.
Outils et ouvrages en métaux	2.208.788	kilog.
Peaux et pelleteries brutes	1,823.467	—
Peaux préparées et ouvrées	401.529	—
Poissons salés	7,454.702	—
Poteries, verres et cristaux	12.963 763	—
Résines indigènes	2,757.505	—
Riz en grains ou en paille	1.442.163	—
Sucres bruts et raffinés	1.444.192	—
Tartrates	1,805.979	—
Tissus, passementerie et rubans de laine	452.669	—
Tourteaux	2,945.125	—
Viandes salées	230.741	—
Vins	70,663,729	litres.

Digitized by Google

OBSERVATOIRE ASTRONOMIQUE DE BORDEAUX

(STATION DE FLOIRAC)

Observations météorologiques de Juillet 1887.

DATE	ÉTAT ATMOSPHÉRIQUE A 9 HEURES DU MATIN						TEMPÉRATURE	
	PRESSION	TEMPÉR.	HUMID	CIEL	VENT	PLUIE	MINIMA	MAXIMA
	mm	°				mm	°	°
1	759,65	23,0	58	beau.	N.-N.-W. faible.	0,0	13,2	29,6
2	58,82	23,0	46	beau.	N. très faible.	0,0	16,7	32,6
3	57,73	28,7	42	peu nuageux.	S.-E. t. faible.	0,0	18,1	34,5
4	54,47	28,2	51	peu nuageux.	E.-W. presque nul.	0,0	20,1	33,8
5	54,99	20,2	89	presque couvert.	S. presq. nul.	16,5	15,7	23,1
6	59,13	17,9	60	nuageux.	N.-N.-W. faible.	0,0	12,6	24,9
7	59,47	22,3	42	beau.	E.-N.-E. faible.	0,0	12,9	28,0
8	55,88	25,3	49	beau.	S.-E. faible.	0,0	17,3	34,4
9	58,59	21,4	70	presque couvert.	W. très faible.	1,6	17,0	26,8
10	59,79	22,1	56	couvert.	W.-S.-W. modéré.	0,2	16,8	25,2
11	60,44	21,3	78	couvert.	W. presque nul.	0,1	17,5	27,3
12	57,27	21,8	75	nuageux.	E. faible.	0,2	16,1	29,8
13	55,76	21,3	80	couvert.	W.-S.-W. faible.	0,0	19,9	28,6
14	59,11	21,9	65	très nuageux.	N.-W. faible.	0,2	14,9	28,0
15	59,43	20,6	69	couvert.	N. faible.	0,0	16,3	28,1
16	58,97	23,5	55	nuageux.	E. très faible.	0,0	16,2	30,1
17	56,46	22,6	59	couvert.	E.-W. presque nul.	0,0	17,0	23,3
18	53,90	16,8	79	couvert.	N.-N.-E. faible.	0,2	14,5	17,8
19	53,43	14,5	95	couvert.	N.-E. très faible.	8,5	12,7	21,9
20	55,75	20,9	72	nuageux.	N. faible.	2,8	13,3	24,8
21	56,02	19,4	77	nuageux.	S.-E. modéré.	24,0	14,1	23,5
22	58,17	19,0	86	couvert.	S.-E. faible.	4,0	15,6	24,9
23	61,32	19,0	86	très nuageux.	N.-E. très faible.	0,0	14,5	27,2
24	56,63	24,1	52	presque beau.	N. presque nul.	0,0	16,4	29,5
25	54,22	19,9	84	presque couvert.	S.-W. faible.	0,2	17,1	27,1
26	54,11	20,8	69	très nuageux.	S.-W. faible.	0,0	14,9	27,1
27	55,76	24,2	60	très nuageux.	S. presque nul.	0,0	17,9	27,7
28	59,55	24,5	55	peu nuageux.	E.-N.-E. faible.	0,0	15,7	31,5
29	57,88	27,2	63	presque beau.	N.-E. presque nul.	0,0	18,8	33,3
30	56,51	24,2	67	peu nuageux.	N. t. faible.	0,0	16,4	31,5
31	57,46	24,5	62	presque couvert.	W.-E.-W. très faible.	0,0	17,9	28,6

Bordeaux. — Imp. G. GOUNOUILHOU, rue Guiraude, 11.

Digitized by Google

LES PONTS DE CUBZAC

On rencontre plus d'une fois, dans les ouvrages récents de géographie, la mention du pont suspendu de Cubzac, et cette mention est accompagnée habituellement d'une formule admirative. Pourtant le pont de Cubzac a vécu ce que vivent les ponts suspendus. Comme le pont d'Angers, comme le pont de La Roche-Bernard et tant d'autres ponts suspendus, celui de Cubzac n'est plus qu'un souvenir. Depuis 1869, une tempête a mis fin à son existence qui a duré trente ans.

Aujourd'hui, la Dordogne, à Cubzac, est franchie par deux beaux ponts métalliques, situés à quelques centaines de mètres l'un de l'autre : en aval, le pont-route, terminé en 1883; en amont, le pont du chemin de fer (ligne de Paris à Bordeaux par le réseau de l'Etat), terminé en 1886.

Voici, sur l'un et l'autre de ces ponts, des renseignements :

Note sur le pont-route de Cubzac.

Jusqu'en 1839, la traversée de la Dordogne à Cubzac, par la route nationale n° 10 de Paris en Espagne, était effectuée au moyen de bacs, et par conséquent était très irrégulière et souvent interrompue.

En 1835, la construction d'un pont suspendu, projeté à une hauteur suffisante pour permettre aux bateaux de continuer à accéder au port de Libourne, fut concédée, moyennant une subvention de l'État et un droit de péage, à une compagnie qui fit commencer aussitôt les travaux; le pont fut achevé en 1839 et livré à la circulation.

Le pont proprement dit avait, entre culées, une longueur de 545 mètres, divisée en cinq travées de 109 mètres chacune; la largeur du tablier était de $7^{m}50$, et la hauteur maximum, au-dessus de l'étiage de la Dordogne, de 28 mètres. Les piles étaient formées de soubassements en maçonnerie et de colonnes

Digitized by Google

en fonte évidée, supportant les câbles de suspension par l'intermédiaire de balanciers mobiles. — Le pont se prolongeait sur les deux rives par de grands viaducs en maçonnerie, ayant ensemble une longueur de 498 mètres, et une largeur de 8m40 entre parapets. Chaque viaduc comprenait 28 à 29 arches en plein cintre de 5m65 d'ouverture, et chaque pile était composée transversalement de deux piliers reposant sur un socle commun, et réunis à la partie supérieure par une voûte en ogive. A l'extrémité de chaque viaduc étaient des rampes d'accès, reposant sur des remblais qui avaient pris un empâtement considérable par suite de la nature mouvante des terrains d'alluvion de la Dordogne.

Cet ouvrage, très élégant en raison de sa grande hauteur au-dessus des eaux et de la longueur des travées, assura la communication entre les deux rives de la Dordogne pendant trente ans, bien que des réparations presque continuelles y fussent nécessaires, soit parce que les maçonneries des viaducs éprouvaient d'énormes tassements, soit parce que le tablier du pont subissait de fortes vibrations de la part des vents très violents en ce point de la vallée.

En 1867, la concession expira, et le pont fit retour à l'État qui fut dès lors chargé de son entretien. Mais, en 1869, une tempête souleva le tablier, un des balanciers supportant les câbles s'abattit, et le tablier prit une pente transversale de plus de 2 mètres. La circulation se trouva ainsi complètement interrompue, et on la rétablit au moyen de bacs à vapeur qui ont fonctionné, avec diverses modifications, de 1869 à 1883. On mit ensuite à l'étude la réparation du pont de Cubzac, et on décida de substituer au pont suspendu un pont fixe à tablier métallique. Dans ces conditions, les anciennes piles devenaient insuffisantes pour porter des travées de 109 mètres, et on pensa d'abord à en doubler le nombre, de manière à réduire leur espacement à 54m50; mais une commission nautique décida que ces travées seraient insuffisantes pour la navigation de la Dordogne, et l'on dut renoncer à utiliser les anciennes piles, qui ont été démolies sous l'eau pour dégager les passes de la rivière.

Digitized by Google

Les travaux de reconstruction du pont de Cubzac, commencés en 1873 et terminés en 1883, peuvent se diviser ainsi :

1° Réparations très importantes aux viaducs d'accès, consistant en démolition d'un grand nombre de voûtes lézardées, redressement des piliers qui avaient tassé, reconstruction des voûtes, et pose d'un couronnement avec plinthe et modillons;

2° Construction entière du pont proprement dit, comprenant deux culées et sept piles en rivière, et le tablier métallique;

3° Régularisation des rampes d'accès aux viaducs, et construction de chaussées et trottoirs sur tout l'ouvrage.

Les dimensions générales du pont reconstruit sont les suivantes :

Viaduc et culée de rive droite.....	246m 70
Pont métallique.....	552 40
Viaduc et culée de rive gauche.....	245 85
	1,044m 95

La largeur et l'ouverture des voûtes des viaducs n'ont pas été modifiées; la hauteur de leur chaussée, au-dessus du sol naturel, varie entre 20 mètres à l'origine du pont, et 12 mètres à la jonction avec les rampes d'accès.

Le pont métallique est formé de huit travées, et son profil en long est une ligne brisée symétrique; les travées de rive ont chacune 57m80, et les six travées intermédiaires 72m80 comptés d'axe en axe des piles. De chaque côté, les trois premières travées sont en rampe de 0m011 par mètre, et chacune des deux travées du milieu a une rampe de 0m004. La hauteur libre, entre le dessous du pont et l'étiage de la Dordogne, est de 26m40 au milieu et de 23m90 aux culées.

Le tablier du pont est formé de deux grandes poutres en treillis, de 6m80 de hauteur totale, laissant entre elles un intervalle libre de 8 mètres, qui se décompose en deux trottoirs de 1m10 et une chaussée de 5m80. La chaussée, formée d'un pavage en bois de pin, repose sur une couche de béton, supportée elle-même par des voûtes en briques transversales.

Les piles, au nombre de sept, rappellent, autant que le changement du système de construction l'a permis, celles de

Digitized by Google

l'ancien pont. Elles se composent aussi d'un soubassement en maçonnerie, supportant deux colonnes en fonte évidée, mais qui se terminent au tablier du pont au lieu de le dépasser, et qui sont couronnées par un chapiteau également en fonte.

Pour décorer les entrées du pont métallique, on a couronné les culées par de grands parapets creux de 3 mètres de hauteur se reliant avec la poutre métallique par un pilier en maçonnerie et une console. On a ainsi, à chaque extrémité, deux chambres servant à déposer des outils, et on a racheté, dans une certaine mesure, la grande différence de hauteur existant entre les parapets des viaducs et les poutres métalliques.

La dépense totale de reconstruction du pont de Cubzac, y compris les travaux exécutés aux viaducs et rampes d'accès, a été de quatre millions en chiffres ronds.

Note sur le pont du chemin de fer à Cubzac.

Une notice détaillée a déjà été publiée à ce sujet par notre *Bulletin* (1), dans une description de la nouvelle voie ferrée de Paris à Bordeaux (réseau de l'État). Nous reproduisons ci-dessous a partie de cette description qui est relative au pont du chemin de fer à Cubzac :

Les ouvrages de la vallée de la Dordogne, à Cubzac, ont 2 kilomètres de longueur. Ils se composent de deux viaducs d'approche réunis par un pont jeté sur le fleuve.

On rencontre d'abord le viaduc métallique de la rive droite, d'une longueur totale de 294^{m}58. Ce viaduc est formé de six travées solidaires de 44^{m}98 reposant sur cinq piles en maçonnerie et sur deux culées. Une de ces culées se noie dans les terres, et l'autre est commune au viaduc et au pont qui en fait la suite. A l'exception d'une seule qui a été fondée à l'air comprimé, toutes les piles de cette partie ont été faites sur pilotis.

Le pont qui vient après est en viaduc et en ligne droite sur

(1) *La nouvelle ligne des chemins de fer de l'État (de Paris à Bordeaux) entre Cavignac et Bordeaux. Description de ses principaux ouvrages.* (*Bulletin* de la Société de géographie commerciale de Bordeaux, 15 novembre 1886, n° 22, page 625.)

Digitized by Google

toute sa longueur; il est formé de 8 travées métalliques solidaires, dont les deux extrêmes ont chacune 60 mètres de portée et les six intermédiaires 73m60. Sa longueur totale est de 561m60. Les piles qui sont en fer et dont la hauteur est de 16m70 ont été fondées, ainsi que les culées, à l'air comprimé et sur caissons métalliques à une profondeur moyenne de 24m30 en dessous des hautes eaux, et à une profondeur maximum de 29 mètres; elles sont établies sur un soubassement en maçonnerie.

Les rails sont à 21m80 au-dessus des hautes eaux.

Après avoir franchi la Dordogne sur ce pont, la voie férrée s'engage sur le viaduc métallique de la rive gauche qui est en courbe de 1,500 mètres de rayon et mesure sur l'axe une longueur de 598m77. Ce viaduc se compose de 13 travées indépendantes de 44m98 de longueur et dont les piles ont été fondées à l'air comprimé à des profondeurs variant entre 12 et 24 mètres. Il est continué par un deuxième viaduc, construit en maçonnerie, de 580m47 de longueur, et qui est formé de 40 arches en plein cintre de 12 mètres d'ouverture.

Le cube total des matériaux employés à la fondation s'élève à 57,800 mètres cubes, celui des maçonneries en élévation est de 56,000 mètres cubes et le poids total des ouvrages métalliques atteint 8,000,000 de kilogrammes.

Le pont pèse, par mètre courant, 6,000 kilogr.; le viaduc de droite 3,400 et celui de gauche 4,500 kilogrammes.

Commencés en mai 1883, les travaux étaient inaugurés le 5 juillet 1886 par M. le Ministre des travaux publics.

Les chemins de fer des landes de la Gironde.

Les chemins de fer économiques des landes de la Gironde ont été construits pour l'exploitation des bois de pins des landes de la Gironde. Ils comprennent cinq lignes, savoir :

1° Lesparre, Hourtin, Carcans, Lacanau, Arès et Facture : 91 kilomètres;

Digitized by Google

2° Bordeaux, Saint-Médard, Sainte-Hélène, Lacanau : 49 kilomètres;

3° Facture, Salles, Belin-Beliet, Hostens, Saint-Symphorien : 50 kilomètres;

4° Hostens, La Brède, Beautiran : 33 kilomètres;

5° Le Nizan, Uzeste, Villandraut, Saint-Symphorien, Sore et Luxey : 40 kilomètres.

Première ligne : *Lesparre, Arès, Facture.* — Lesparre est une des sous-préfectures du département de la Gironde et une ville de 4,000 habitants, située sur le chemin de fer du Médoc, au 65e kilomètre de Bordeaux (gare de Saint-Louis). C'est la capitale du Médoc, contrée dont les vins jouissent d'une grande réputation.

Le pays était déjà habité pendant la domination romaine; il eut beaucoup à souffrir des invasions des pirates normands.

Le château féodal de Lesparre, dont les seigneurs étaient très puissants, fut fondé au XIe siècle. On en voit encore un beau donjon crénelé. Il portait le nom d'*honneur de Lesparre*. Le plus célèbre des seigneurs de Lesparre est Gombaud, qui vivait vers l'an 1100; ces seigneurs, comblés de faveurs et de dignités par les rois d'Angleterre, se montrèrent, pendant la guerre de Cent-Ans entre les Anglais et les Français, très dévoués à la domination anglaise.

Les Français ne réussirent à reprendre cette importante place forte qu'en 1452. Charles VII détruisit alors ses fortifications.

Depuis la conquête française, la seigneurie de Lesparre appartint aux comtes de Foix, aux ducs de Nivernais, au maréchal de Matignon; elle fut achetée, pendant le règne d'Henri IV, en 1600, par le duc d'Épernon, qui entreprit d'assainir le pays, et fit dessécher les marécages par des ouvriers qu'il fit venir de Flandre. La seigneurie de Lesparre passa ensuite aux ducs de Grammont, qui la conservèrent jusqu'à la Révolution.

Lesparre doit aujourd'hui son importance à ses foires et à son grand commerce de vins de Médoc, de grains, de bestiaux et de bois de pins des landes.

Digitized by Google

Lesparre communique, par le chemin de fer du Médoc, d'un côté, avec Saint-Germain-d'Esteuil, Verteuil, Saint-Estèphe, Pauillac, Saint-Laurent, Saint-Julien, Moulis, Margaux, Ludon, Blanquefort, Bruges et Bordeaux (gare de Saint-Louis) (65 kilomètres); de l'autre, avec Queyrac, Saint-Vivien-de-Médoc, Talais, Soulac-les-Bains et le Verdon (34 kilomètres), avec correspondance par bateaux à vapeur au Verdon, à Royan et par le chemin de fer économique des landes de la Gironde avec Hourtin, Carcans, Lacanau, le Porge, Lège, Arès, Andernos, Lanton, Audenge, Facture, Mios, Salles, Belin-Beliet, Hostens et Saint-Symphorien.

Blanc (6 kilomètres) est la première halte du chemin de fer économique des landes de la Gironde.

Naujac-Saint-Isidore (12 kilomètres) est la station suivante.

Hourtin (21 kilomètres) est un bourg de 1,300 habitants, dépendant du canton de Saint-Laurent-de-Médoc, arrondissement de Lesparre, qui a donné son nom au vaste étang de Carcans et d'Hourtin, dont la superficie atteint 5,330 hectares; l'étang est séparé de l'océan Atlantique par une chaîne de dunes qui atteignent 70 mètres d'élévation.

Lupian (26 kilomètres) n'est qu'une halte voisine de l'étang de Carcans et d'Hourtin; on y voit un moulin qui surmonte un tumulus.

Carcans (34 kilomètres) est un bourg de 1,100 habitants, qui dépend du canton de Saint-Laurent-de-Médoc, arrondissement de Lesparre, et a donné son nom au vaste étang de Carcans et d'Hourtin; à une lieue de cette localité se trouve un mamelon conique, entouré de fossés, qui porte le nom de château de Talbot.

Lacanau (46 kilomètres) est un bourg de 1,000 habitants, dépendant du canton de Castelnau-de-Médoc, arrondissement de Bordeaux; cette localité a donné son nom à l'étang de Lacanau, qui atteint 8 kilomètres de longueur sur 3 à 4 de largeur, et est séparé de l'océan Atlantique, avec lequel il communiquait autrefois par une chaîne de dunes. L'étang de Lacanau est relié au bassin d'Arcachon par des marécages et des canaux.

Digitized by Google

Lacanau communique avec Sainte-Hélène, Saint-Médard-en-Jalles, Bruges et Bordeaux par un chemin de fer direct de 49 kilomètres.

Mistre (53 kilomètres) n'est qu'une halte.

Le Porge (57 kilomètres), 800 habitants, canton de Castelnau-de-Médoc, arrondissement de Bordeaux, a dû être déplacé, à cause des dunes, en 1662.

Lège (67 kilomètres), 500 habitants, canton d'Audenge, arrondissement de Bordeaux, est un bourg qui, comme le Porge, est sans cesse menacé par les envahissements des dunes qui le séparent de l'océan Atlantique; il a dû être déplacé en 1666, et possède une forge importante.

Arès (70 kilomètres), 900 habitants, canton d'Audenge, arrondissement de Bordeaux, à l'extrémité septentrionale du bassin d'Arcachon, est un bourg sans cesse menacé par les envahissements des dunes, qui ont forcé de reconstruire trois fois l'église paroissiale; son climat est très doux, et on y vient, pendant la belle saison, pour prendre les bains de mer sur le bassin d'Arcachon.

En partant d'Arès, le chemin de fer économique longe le bassin d'Arcachon, vaste golfe ayant 85 kilomètres de tour et 15,529 hectares de superficie; il présente la forme d'un triangle équilatéral, dont les sommets sont celui du nord à Arès, celui de l'est à l'embouchure de la Lège, celui de l'ouest au Goulet, qui fait communiquer le bassin avec l'océan Atlantique. Ce détroit a 2,600 mètres de largeur. Aux basses mers des grandes marées d'équinoxe, le bassin d'Arcachon est presque complètement à sec.

L'ingénieur Pairier proposait, en 1855, de transformer le bassin d'Arcachon en un port de mer très sûr, accessible aux plus grands navires; la dépense était évaluée à onze millions.

Le bassin d'Arcachon arme des barques de pêcheurs et contient de nombreux parcs à huîtres; il renferme une île de 225 hectares, nommée île des Oiseaux, qui appartient depuis 1820 à l'État; cette île est dépourvue d'arbres; des chevaux et des vaches y paissent; l'État y a établi des parcs à huîtres.

Digitized by Google

Andernos (74 kilomètres), 600 habitants, canton d'Audenge, arrondissement de Bordeaux, sur la rive septentrionale du bassin d'Arcachon.

Taussatville (78 kilomètres), canton d'Audenge, arrondissement de Bordeaux, est un hameau formé d'une quarantaine de chalets habités, pendant la saison des bains de mer, par des baigneurs qui redoutent le bruit et les prix élevés d'Arcachon. La forêt des pins de Taussatville appartient à une Compagnie.

Lanton (81 kilomètres), canton d'Audenge, arrondissement de Bordeaux, est un bourg de 650 habitants, dont le climat est malsain.

Audenge (84 kilomètres) est un chef-lieu de canton de l'arrondissement de Bordeaux, qui compte 1,100 habitants et est situé à l'angle oriental du bassin d'Arcachon et à l'embouchure de la Leyre, dans ce bassin. Ses habitants sont pêcheurs ou exploitent les marais aux sangsues ou les bois de pins, qui fournissent des produits résineux. Audenge élève des anguilles et possédait autrefois un château féodal.

Biganos (89 kilomètres) est une forte commune de 1,000 habitants, sur le territoire de laquelle sont les importantes stations de Facture et de Lamothe, sur le chemin de fer du Midi, ligne de Bordeaux à Bayonne et Irun.

Biganos possède un haut-fourneau et une verrerie; sur le territoire de la commune se trouvait le prieuré de Comprian; la voie romaine de Bordeaux en Espagne passait par Biganos.

Facture (91 kilomètres) est une importante station de la ligne de Bordeaux à Irun, située sur le territoire de la commune de Biganos, au 40e kilomètre de Bordeaux (Saint-Jean), et au 198e d'Irun; un buffet y a été établi. Les trains en partent dans cinq directions différentes, savoir : 1° pour Marcheprime, Pessac et Bordeaux (Saint-Jean); 2° pour Lamothe, Lugos, Ychoux, Labouheyre, Solférino, Morcenx, Rion, Buglose, Dax, Saint-Geours, Saint-Vincent-de-Tyrosse, Labenne, le Boucau, Bayonne, Lanegresse-Biarritz, Saint-Jean-de-Luz, Hendaye et Irun; 3° pour Lamothe, le Teich, Mestras-Gujan, La Teste-

Digitized by Google

de-Buch et Arcachon (Compagnie du Midi); 4° pour Audenge, Lanton, Arès, Lacanau, Carcans, Hourtin et Lesparre; 5° pour Salles, Belin-Beliet, Hostens et Saint-Symphorien (chemins de fer économiques des landes de la Gironde).

Deuxième ligne : *Bordeaux à Lacanau.* — Le chemin de fer direct de Bordeaux à Lacanau part de la gare de Saint-Louis, ou gare du Médoc, et suit la ligne du Médoc jusqu'à la halte de Bruges.

Bruges (4 kilomètres) est une halte située, à moitié chemin, entre les gares de Bordeaux (Saint-Louis) et de Blanquefort; c'est là que les chemins de fer du Médoc et de Bordeaux à Lacanau se séparent.

En partant de Bruges, la ligne de Lacanau laisse à droite Blanquefort (10 kilomètres de Bordeaux), chef-lieu de canton de l'arrondissement de Bordeaux, qui compte 4,300 habitants. Cette petite ville doit sa célébrité aux ruines magnifiques de son château féodal, vaste polygone de vingt-deux côtés, entouré de fossés pleins d'eau, dont les tours sont bien conservées. Les seigneurs de Blanquefort dominaient sur tout le Médoc et jusqu'au bassin d'Arcachon; ils avaient pour vassaux ceux de Margaux, Macau, Saint-Aon, Audenge, Arès, qui se montrèrent dévoués aux rois d'Angleterre, même après l'expulsion définitive des Anglais du territoire français par Charles VII (1453). L'église de Blanquefort est surmontée d'un clocher à flèche très élevé. Un service d'omnibus relie Blanquefort à Bordeaux.

Eysines (7 kilomètres) est une petite ville de 2,600 habitants, dépendant du canton de Blanquefort, arrondissement de Bordeaux.

Saint-Médard-en-Jalle (14 kilomètres), 2,000 habitants, canton de Blanquefort, arrondissement de Bordeaux, est une petite ville qui possède une poudrerie et un camp où, en 1845, le duc d'Aumale commanda 45,000 hommes. Le camp de Saint-Médard-en-Jalle servit, pendant la guerre de 1870, à l'instruction des recrues. La commune de Saint-Médard est traversée par un aqueduc qui alimente d'eau la ville de Bordeaux.

Digitized by Google

Issac (16 kilomètres) n'est qu'une halte.

Salaunes (24 kilomètres), canton de Castelnau-de-Médoc, arrondissement de Bordeaux, 300 habitants. Un combat y fut livré pendant la guerre de la Fronde.

Sainte-Hélène (29 kilomètres), canton de Castelnau-de-Médoc, arrondissement de Bordeaux, 1,000 habitants, a conservé une église très ancienne.

Saumos (38 kilomètres), 500 habitants, canton de Castelnau-de-Médoc, arrondissement de Bordeaux.

Lacanau (49 kilomètres), canton de Castelnau-de-Médoc, est une des stations de la ligne de Lesparre, Hourtin, Carcans, Lacanau, Arès et Facture.

Troisième ligne : *Facture à Saint-Symphorien.* — Facture est une station de la grande ligne de Bordeaux à Bayonne et Irun, située au 40e kilomètre de Bordeaux (Saint-Jean), au 19e d'Arcachon, au 91e de Lesparre.

Mios (5 kilomètres de Facture, 96 de Lesparre), 2,200 habitants, canton d'Audenge, dans la vallée de la Leyre.

Salles (13 kilomètres de Facture, 103 de Lesparre), 4,000 habitants, canton de Belin, arrondissement de Bordeaux, existait déjà au temps des Romains et porte, dans l'*Itinéraire d'Antonin,* le nom de *Salomacum.* C'est une jolie petite ville, située dans le vallée de la Leyre, et surnommée le *paradis des landes;* elle a conservé un vieux château du moyen âge, et était traversée par une voie romaine; on y a découvert des mosaïques. Salles doit son importance à ses bois de pins, à ses vignes, à son minerai de fer; on y a établi des fabriques de produits résineux.

La station de Lugos, sur le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne, quoique très éloignée de Salles, a pendant longtemps porté le nom de cette petite ville.

Le Bournet (18 kilomètres de Facture, 108 de Lesparre) n'est qu'une halte, située au milieu des bois de pins des landes, dans la vallée de la Leyre.

Belin-Beliet (23 kilomètres de Facture, 113 de Lesparre) est une station située entre Belin à droite et Beliet à gauche

Digitized by Google

Belin est un chef-lieu de canton de l'arrondissement de Bordeaux, qui compte 1,800 habitants; cette petite ville est située dans la vallée de la Leyre, sur la grande route de Bordeaux à Bayonne par le Barp, Beliet, Belin, Muret, Labouheyre, Lahary, Castets, Magnescq, Saint-Geours, Saint-Vincent-de-Tyrosse, Labenne et le Boucau. Elle possédait un château qui fut habité par Éléonore de Guyenne, qui, répudiée par Louis VII le Jeune, roi de France, épousa Henri II Plantagenet, héritier présomptif de la couronne d'Angleterre, et lui apporta ses immenses domaines. On prétend que le Prince Noir, fils d'Édouard III, naquit au château de Belin. L'église de la localité est surmontée d'un clocher élevé.

Beliet (2 kilomètres au nord de Belin), 1,500 habitants, est une petite ville située sur la route nationale de Bordeaux à Bayonne; elle possède des forges, des poteries et des tuileries.

Joné (28 kilomètres de Facture, 118 de Lesparre) est une halte située au milieu de magnifiques bois de pins des landes.

Hostens (34 kilomètres de Facture, 126 de Lesparre), 1,800 habitants, canton de Saint-Symphorien, arrondissement de Bazas, est une importante gare d'embranchement d'où les trains partent dans trois directions différentes, savoir : 1° pour Belin-Beliet, Salles et Facture; 2° pour Saint-Symphorien; 3° pour La Brède et Beautiran.

Tuzan (41 kilomètres de Facture, 133 de Lesparre) est une station au milieu des bois de pins des landes.

La Sègne (44 kilomètres de Facture, 136 de Lesparre) n'est qu'une halte.

Saint-Symphorien (49 kilomètres de Facture, 141 de Lesparre) est un chef-lieu de canton de l'arrondissement de Bazas, où on rejoint la ligne du Nizan à Villandraut, Saint-Symphorien, Sore et Luxey.

Quatrième ligne : *Hostens à Beautiran.* — Hostens, canton de Saint-Symphorien, arrondissement de Bazas, est une station située à 34 kilomètres de Facture, 126 de Lesparre, 15 de Saint-Symphorien.

Digitized by Google

Saint-Magne (5 kilomètres), 800 habitants, canton de Belin, arrondissement de Bordeaux.

Villagrains (12 kilomètres), canton de La Brède, arrondissement de Bordeaux.

Cabanac (17 kilomètres), canton de La Brède, arrondissement de Bordeaux.

Saint-Morillon (23 kilomètres), 800 habitants, canton de La Brède, arrondissement de Bordeaux, n'est qu'une halte.

La Brède (27 kilomètres) est un chef-lieu de canton de l'arrondissement, qui compte 1,500 habitants. Il doit sa grande célébrité au magnifique château admirablement conservé qui a vu naître l'illustre Montesquieu. Ce château, fondé au XIIIe siècle, appartenait, en 1283, à la famille de Lalande. Ses seigneurs, qui comptaient parmi les plus puissants de la Guyenne, se montrèrent, pendant la guerre de Cent-Ans, très dévoués à la domination anglaise. Leurs biens, confisqués par Charles VII lors de la conquête de la Guyenne sur les Anglais, leur furent restitués par Louis XI.

La terre de La Brède passa, par un mariage, entre les mains de Gaston de Lisle. Un de ses descendants, Jean de Lisle, devint, en 1510, écuyer de Louis XII, et obtint de ce roi pour La Brède la création de quatre foires et de marchés le samedi. La seigneurie de La Brède appartint, à partir de 1577, à Jean Penel, puis à l'illustre famille de Secondat-Montesquieu.

Le château de La Brède est situé à un kilomètre de la ville, au milieu des bois de pins des landes; il est entouré d'un jardin anglais dont Montesquieu introduisit en France le goût. Le château présente la forme d'un hexagone et s'élève au milieu d'une belle pièce d'eau; on entre dans le château par un pont-levis, qui donne accès dans un vestibule dont le plafond est supporté par six colonnes torses; du vestibule on entre dans le salon de compagnie, orné de portraits de la famille de Secondat-Montesquieu, à laquelle le château appartient encore. Le cabinet du grand écrivain est bien conservé, et les meubles sont les mêmes que de son temps. On monte par un escalier à vis à la bibliothèque, située dans un donjon rectangulaire construit

Digitized by Google

au XIIIe siècle et qui est la partie la plus ancienne du château; on y voit encore 4,000 volumes en français, italien, anglais, des livres de littérature, de voyages, de philosophie, de législation et de jurisprudence; plusieurs de ces précieux ouvrages ont été annotés en marge par Montesquieu. C'est à La Brède que Montesquieu a écrit ses *Lettres persanes,* ses *Considérations sur la grandeur et la décadence des Romains* et son *Esprit des lois.* Le même donjon renferme la chapelle.

La chambre de Montesquieu est bien conservée. On y montre son lit à quatre quenouilles avec son ancienne garniture en soie verte, les sièges sur lesquels il s'asseyait, une table en acajou sur laquelle il travaillait, portant encore des taches d'encre échappées de sa plume, le chambranle de la cheminée usé par le frottement de son pied.

On lit au-dessus de la porte d'entrée du château :

Berceau de Montesquieu, séjour digne d'envie
Où d'un talent sublime il déposa les fruits,
Lieux si beaux, par le temps vous serez tous détruits,
Mais le temps ne peut rien sur son divin génie.

Le château de La Brède a été classé parmi les monuments historiques, ainsi que la jolie église romane de la localité.

Sept kilomètres séparent la station de La Brède de celle de Beautiran.

Beautiran (33 kilomètres d'Hostens, 48 de Saint-Symphorien) est une station de la grande ligne de Bordeaux à Cette, située au 19e kilomètre de la gare de Bordeaux (Saint-Jean), entre les petites villes de Beautiran et de Castres.

Beautiran est un gros bourg du canton de La Brède, arrondissement de Bordeaux, qui compte 800 habitants, situé entre le chemin de fer de Bordeaux à Cette et la rive gauche de la Garonne; son église, dont la façade et le clocher sont modernes, est remarquable. Beautiran possède une escale des vapeurs de la Compagnie maritime *Gironde-et-Garonne,* desservie par les bateaux de Castets et de La Réole.

Castres, séparé de Beautiran par le chemin de fer de Bordeaux à Cette, est une petite ville de 800 habitants, canton de La Brède,

Digitized by Google

arrondissement de Bordeaux, sur la grande route de Bordeaux à Toulouse. Elle doit son nom à un camp romain qui y a été découvert; son église est surmontée d'un magnifique clocher à flèche.

De la gare de Beautiran-Midi, le chemin de fer économique gagne celle de Beautiran-port, située sur la rive gauche de la Garonne, au 35e kilomètre d'Hostens.

Cinquième ligne : *Le Nizan à Luxey.* — Le Nizan est une station de l'embranchement de Langon à Bazas, située au 12e kilomètre de Langon et au 8e de Bazas, au 54e de Bordeaux (Saint-Jean), au milieu des bois de pins des landes, non loin du magnifique château de Roquetaillade, admirablement bien restauré, et dont le magnifique donjon, construit au XIIIe siècle, atteint 35 mètres d'élévation.

En partant de la gare du Nizan le chemin de fer économique laisse à gauche la ligne de Bazas.

Uzeste (6 kilomètres du Nizan, 18 de Langon, 12 de Bazas), 1,000 habitants, canton de Villandraut, arrondissement de Bazas, est la patrie de Bertrand de Got, archevêque de Bordeaux, en 1300, puis pape sous le nom de Clément V. L'église paroissiale d'Uzeste est une des plus belles de Guyenne; elle date du XIVe siècle, renferme le tombeau du pape Clément V, et est surmontée d'un magnifique clocher de 52 mètres d'élévation. Uzeste possède des forges.

La station d'Uzeste est la plus rapprochée de Préchac, petite ville de 3,000 habitants, canton de Villandraut, arrondissement de Bazas, qui possède des forges, une église à quatre nefs du XVe siècle et des vestiges d'un château démoli en 1453.

Villandraut (10 kilomètres du Nizan, 22 de Langon, 18 de Bazas) est un chef-lieu de canton de l'arrondissement de Bazas, qui compte 1,000 habitants. Cette petite ville, située sur le Ciron, affluent de la Garonne, au milieu des bois de pins des landes, doit sa célébrité aux ruines imposantes de son magnifique château féodal, construit par Bertrand de Got. L'enceinte du château est un rectangle qui atteint 76 mètres de longueur sur 72 de largeur; aux angles s'élèvent des tours de 27 mètres

Digitized by Google

d'élévation; l'entrée principale est flanquée de deux énormes tours rondes au haut desquelles on jouit d'une vue magnifique sur les bois de pins et le beau clocher d'Uzeste.

Labarthe (12 kilomètres du Nizan) est une halte située au milieu des bois de pins des landes.

Saint-Symphorien (18 kilomètres du Nizan, 30 de Langon, 26 de Bazas, 141 de Lesparre, par Lacanau, Arès, Facture et Hostens) est un chef-lieu de canton de l'arrondissement de Bazas, qui compte 2,000 habitants et possède des scieries mécaniques, des fabriques de produits résineux et une belle église du XVIe siècle.

Magenta (21 kilomètres du Nizan, 144 de Lesparre, par Facture) est une halte au milieu des bois de pins.

Le chemin de fer économique passe du département de la Gironde dans celui des Landes.

Sore (31 kilomètres du Nizan, 43 de Langon, 39 de Bazas, 13 de Saint-Symphorien, 154 de Lesparre, par Lacanau, Arès, Facture, Hostens et Saint-Symphorien) est un chef-lieu de canton de l'arrondissement de Mont-de-Marsan, qui compte 2,000 habitants, au milieu des bois de pins des Landes. Son territoire produit des vins estimés. Elle possède des verreries, des fabriques de poteries. On y voit un mamelon nommé Castel-Sarrazin et dans ses environs un hameau nommé *la ville des Ruines* (une église, une enceinte fortifiée et un hôpital).

Sore est arrosée par la petite Leyre et reliée par des routes de voitures : 1° à Pissos, Lispothey et Ychoux (35 kilomètres); 2° à Sabres; 3° à Labrit, qui a donné son nom au duché d'Albret et à Mont-de-Marsan.

Luxey (41 kilomètres du Nizan, 53 de Langon, 49 de Bazas, 163 de Lesparre), canton de Sore, arrondissement de Mont-de-Marsan, 2,000 habitants, est l'extrémité du chemin de fer économique et possède des forges et des verreries.

Henry COURTOIS.

Le Gérant : **J. MANÈS.**

Bordeaux. — Imp. G. GOUNOUILHOU, rue Guiraude, 11.

Digitized by Google

LES RÉSULTATS GÉOGRAPHIQUES DE LA SEPTIÈME CAMPAGNE DU HAUT-FLEUVE 1886-1887 (1)

MISSION DU CAPITAINE OBERDORF

I

Le capitaine Oberdorf avait pour mission :

1° De faire connaître géographiquement la région qui s'étend au sud de notre ligne de forts jusqu'au Fouta Djallon;

2° D'établir notre influence sur les populations de cette région en leur faisant signer des traités de protectorat;

3° D'étudier les directions des voies commerciales pour les modifier à l'occasion en faveur de nos comptoirs du Fleuve et des Rivières du sud.

La région traversée par notre envoyé, dans sa plus grande partie, n'avait jamais été visitée par les Européens.

II

M. Oberdorf a relevé sa marche à la boussole portative. Son point de départ est Bountou sur la Falémé, et son point d'arrivée le village de Gokoun, dans le Gadougou, à 40 kilomètres de Kita. L'itinéraire levé par cet officier a fait l'objet d'une carte très explicative et faisant connaître les cours supérieurs de la Gambie, de la Falémé et du Bafing. Le résultat géographique le plus important est la fixation approximative de la source de la Falémé. Ce cours d'eau, d'après les cartes actuelles, sortirait du plateau de Timbo sous le nom de Tenné, tandis que la Tenné n'est, d'après M. Oberdorf, qu'un affluent du Bafing. La Falémé prend en réalité sa source dans le Koï. Une deuxième observation importante consiste dans la constatation du mauvais

(1) Voir notre *Bulletin*, année 1887, n° 12, pages 353-378.

Digitized by Google

état du Bafing, au point de vue de sa navigabilité. Cette rivière, malgré sa grande largeur dans les hauts pays (120 mètres environ), est fréquemment coupée par des barrages rocheux qui obstruent son cours.

Les territoires traversés par le capitaine Oberdorf sont, entre la Falémé et la Gambie :

1° Le Sirimana ;

2° Le Petit Bélédougou ;

3° Le Badon ;

4° Le Dentila.

Après avoir franchi la Gambie au gué de Marougou, notre envoyé est entré dans le Niocolo. Après avoir visité ce pays avec soin, notre officier a traversé une seconde fois la Gambie au gué de Doubaya pour entrer dans le Diallonkadougou qui comprend plusieurs confédérations :

1° Le Sangala ;

2° Le Fontofa ;

3° Le Gadaoundou ;

4° Le Koï ;

5° Le Dinguiray ;

6° Le Koulou.

Après ce dernier territoire, la mission est entrée dans le Gadougou, déjà exploré et fixé sur les cartes.

III

Les grandes régions que nous venons d'énumérer sont peuplées de Mandingues parlant tous à peu près la même langue, sauf dans quelques parties du Diallonkadougou où le dialecte des montagnards est plus difficile à saisir par les interprètes. Des Peuls, des Toucouleurs, des Soninkés forment, au milieu de cette population malinkée, des groupes ethnographiques, sans lien apparent entre eux, mais résultant de différentes invasions. Les Peuls sont nombreux dans le Niocolo, le Koï et le Dinguiray, les Toucouleurs constituent l'aristocratie du Dinguiray, et enfin les Soninkés peuplent les villages où ont lieu les marchés.

Digitized by Google

Le capitaine Oberdorf fait connaître les différents états qu'il a reconnus et placés sous notre protectorat; nous résumons ici ses observations, en faisant la réserve expresse que les chiffres donnés sur la population ne peuvent être que des indications provisoires. Tous les voyageurs africains conviennent qu'en dehors des localités qu'ils ont personnellement visitées, ils ne peuvent donner que des renseignements la plupart du temps inexacts. Les indigènes cachent toujours tout ou partie de la vérité; ce n'est qu'en multipliant les interrogations et en les contrôlant les unes par les autres que l'on peut soulever un coin du voile que les gens du pays veulent tenir le plus longtemps possible baissé.

Sirimana. — Ce territoire comprend 12 villages dont un seul, Marougou, est fortifié. La population totale est de 2,000 habitants.

Petit Bélédougou. — Cette petite confédération n'a qu'un gros village, Mamakono, un second, Sékoto, moins important, et 3 villages annexes. L'ensemble ne comprend pas plus de 1,100 habitants.

Badon. — Le Badon possède seulement 2 gros villages, ayant 1,000 indigènes dont 250 armés de fusils. Ce qui donne de l'importance à la capitale du Badon, c'est sa situation sur la route du Niocolo et du Fouta-Djallon; elle est le point de passage obligé de toutes les caravanes.

Dentila. — Ce pays s'étend du Badon au Koukadougou; il est paisible et peuplé. Depuis longtemps les dioulas n'y sont pas molestés. On peut citer 20 villages de cette confédération, avec une population de près de 5,000 habitants. Le Dentila peut fournir beaucoup de bétail.

Des quatre états que nous venons d'examiner, le Badon seul a un chef incontesté; dans les autres, chaque village vise à une complète autonomie. Les produits du sol sont les mêmes que dans tout le Soudan; il y a un peu d'or dans le Dentila, enfin les chasses à l'éléphant y sont plus fructueuses qu'ailleurs.

Niocolo. — Cet état est important et jouit d'une grande notoriété. Il est situé sur la rive gauche de la Gambie dans une grande boucle formée par ce fleuve. Sa situation à cheval sur

Digitized by Google

les routes du Fouta-Djallon fait qu'il est sans cesse sillonné par les caravanes. On divise le Niocolo en trois états divers.

1° Le *Niocolo mandingue,* comprenant les villages habités par les Malinkés. Ces villages tiennent la plaine et sont les moins prospères. Nous connaissons 13 localités dans cette contrée, dont la population peut s'évaluer à 4,000 habitants.

2° Le *Niocolo peul.* — Les villages des Peuls sont espacés sur les hauts plateaux. La race pure s'y trouve dans une très grande proportion; les femmes y sont d'une beauté remarquable. Les villages paraissent immenses en raison de la dispersion des habitations. L'élève du bétail y est considérable; certains chefs de famille possèdent jusqu'à 100 bêtes à cornes. Les localités que nous connaissons sont au nombre de 19, avec 3,000 habitants.

3° Le *Niocolo dioula.* — Cette partie du Niocolo est la plus intéressante au point de vue de nos relations futures avec cette contrée. Tous les villages dioulas sont riverains de la Gambie et le centre de toutes les transactions. Bien que l'on rencontre un peu de toutes les races dans ces villages, ce sont les Soninkés qui y dominent. Les plus importants sont : Samé-Kouta, Kédougou, Fadigo, Itato et Médina-Kouta, qui, à eux seuls, représentent 3,500 habitants. La population de ce pays est laborieuse, commerçante, et vit en bonne intelligence sous la domination de son chef le plus écouté, Fodé Ahmadou, le chef de Kédougou, où se tient le marché le plus important, connu dans toute la Sénégambie. C'est là que les caravanes s'arrêtent et échangent les divers produits : bœufs, colas, or, pagnes, oranges, peaux et produits d'Europe. Il faut ajouter malheureusement que les captifs figurent dans les transactions. Kédougou donne les prix pour la campagne commerciale; ces prix varient naturellement avec l'abondance ou la rareté des objets d'échange. Le chef de Kédougou a étonné le capitaine Oberdorf par son intelligence, son grand sens du commandement, et son entente des affaires commerciales. Il sera pour nous un précieux auxiliaire dans l'avenir, si on sait se ménager son concours.

Diallonkadougou. — Sangala. — Le Diallonkadougou était autrefois un grand empire mandingue, qui fut renversé par le

Digitized by Google

prophète El Hadj Omar; la capitale était à Tamba. Actuellement les provinces ont repris leur autonomie; le Sangala est la première de ces provinces à l'ouest; il est situé entre la Gambie et la Falémé. Les indigènes, effrayés de la visite de notre envoyé, le reçurent d'abord les armes à la main, mais revenus à de meilleurs sentiments, ils l'admirent dans leurs villages. Le Sangala est traversé par une chaîne de massifs rocheux importants, en dehors de laquelle le pays ne présente que des collines insignifiantes. La végétation y est peu active, mais on doit signaler une certaine abondance de lianes à caoutchouc. Le Sangala est divisé entre trois familles malinkées : 1° les Kamaras tiennent 8 villages, avec 3,000 habitants; 2° les Keïtas (parents des chefs de notre Manding) ont 5 villages, avec 1,800 habitants; 3° les Niacasso peuplent 4 villages, d'une population totale de 1,000 personnes. Le Sangala a une population plus nombreuse qu'il n'est indiqué ici; bon nombre d'autres localités n'ont pas été désignées au capitaine Oberdorf. Le chef le plus influent de ce pays est Dioulaba, chef de Dioulabaya. Il a été très heureux d'entrer en relations avec les Français, et se propose, dit-il, d'envoyer à Médine faire des échanges. Notre envoyé a constaté la nudité presque absolue des femmes et une tendance marquée à l'ivrognerie chez les hommes. Entre le Sangala et le Dentila, est le Gounianta, pays peu peuplé; on n'y compte, paraît-il, que 3 villages, ne réunissant pas 1,000 habitants.

Gadaoundou. — Situé au sud du Sangala, il était autrefois entièrement peuplé de Mandingues, mais les Peuls sont venus s'y implanter. Cette province est ainsi devenue tributaire de Labé et doit être considérée comme appartenant au Fouta-Djallon. On y signale, comme villages principaux, Niara et Médina. On n'a révélé que l'existence de 13 villages, dont la population atteindrait 2,500 habitants; tout porte à croire que ce pays est plus peuplé.

Fontofa. — Ce pays est situé sur la rive droite de la Falémé, en pleine région montagneuse; les hauteurs atteignent 500 et 800 mètres d'altitude. Les chaînes s'y croisent en tous sens, créant, à première vue, un véritable chaos orographique. De là

Digitized by Google

de nombreux ruisseaux coulant en cascades et donnant du pittoresque aux paysages. Le Fontofa est habité par des Mandingues. On peut citer 10 gros villages, atteignant 4,000 habitants; mais un grand nombre de petits villages sont dans les vallées secondaires et ont échappé aux investigations du capitaine Oberdorf. A l'exemple de leurs voisins peuls, les Mandingues du Fontofa sont paisibles, élèvent beaucoup de bétail, et font d'assez beaux travaux de vannerie.

Koï. — Pour atteindre ce pays, il faut traverser une région des plus difficiles. Le capitaine Oberdorf considère la route comme impraticable à des convois un peu lourds; il n'a pu faire passer ses deux mulets qu'avec beaucoup de peine. Le Koï est habité par des Peuls, on le dit extrêmement peuplé; les seuls noms de village que nous ayons sont au nombre de 19, mais le capitaine Oberdorf n'a pas voulu se prononcer sur le chiffre de la population, de crainte de trop s'écarter de la vérité. Les Peuls sont paisibles dans des villages entièrement ouverts, et généralement placés sur les hauts plateaux à 600 mètres d'altitude. Il reste quelques anciens villages mandingues, mais en très petit nombre; tels sont Balandougou, Kounda, Bakou, situés sur la route principale. Le Koï n'a pas signé de traité avec notre envoyé: les chefs voulaient prendre des ordres près de l'almamy de Timbo, dont ils se disent les sujets.

Dinguiray. — Cet état important commence au cours même du Bafing, à l'ouest, longe notre nouvelle frontière du Tankisso, au sud, et va, au nord, jusqu'au Koulou. Le souverain est Aguibou, le plus jeune fils d'El Hadj Omar, habitant tantôt Dinguiray, l'ancienne capitale du conquérant noir, tantôt Tamba, la capitale du féroce Boukari, dernier roi de l'empire détruit du Diallonkadougou. Les récits qui ont cours sur ce dernier roi maudingue font frissonner de terreur les indigènes. On raconte que ce chef, vaincu et anéanti, non sans peine d'ailleurs, par El Hadj Omar, était brave dans les combats, mais féroce après la victoire : il faisait mourir ses prisonniers de guerre avec des raffinements de cruauté; on montre encore à Cimatodé le rocher d'où il les faisait précipiter pieds et poings liés; d'autres étaient

Digitized by Google

livrés à des vautours. Sa cruauté s'exerçait sur ses propres sujets et même sur ses enfants : il fit châtier ses douze fils, et une de ses filles, la plus belle, fut, par son ordre, enterrée vive et parée de ses plus beaux bijoux.

Aujourd'hui, il ne reste rien de ces atrocités que leur horrible souvenir. Aguibou est l'autocrate de ses états, mais il fait régner l'ordre et la paix parmi ses sujets avec une certaine douceur. Bon, généreux et brave, il est aimé de ses guerriers, de ses griots, des marchands et des agriculteurs. Son royaume est prospère. Il a accueilli avec beaucoup de noblesse et d'affabilité notre envoyé. Le capitaine Oberdorf a conservé le meilleur souvenir de son hospitalité et des soins qui lui ont été prodigués pendant une maladie grave qu'il a eue à Tamba. Bref, Aguibou paraît avoir des notions très réelles de civilisation, et la seule considération qui puisse nous le faire tenir en défiance est son attachement pour la religion musulmane.

A l'imitation de son frère et suzerain Ahmadou, le roi de Ségou, Aguibou a établi dans ses états un système d'impôts plus ou moins conforme aux prescriptions du Coran (ce système est la dîme perçue sur les récoltes et les caravanes), qui le dispense d'avoir recours aux exactions et aux pillages en usage chez certains autres chefs des tribus soudaniennes. En un mot, le roi toucouleur de Dinguiray n'agit nullement en sauvage, mais en roi qui s'est enfermé dans des prescriptions religieuses qui lui tiennent lieu de lois constitutionnelles, de code civil et de règles administratives.

M. le capitaine Oberdorf pensa dès l'abord qu'il aurait toutes facilités pour faire accepter par ce chef intelligent les traités dont il était porteur; il n'en fut pas tout à fait ainsi, et si nous relatons ce fait, c'est pour noter en passant l'activité extraordinaire des commerçants anglais. En effet, dès ses premières ouvertures, notre envoyé apprit qu'Aguibou était en rapports amicaux avec les marchands de Sierra Leone qui lui avaient remis force cadeaux et envoyaient des traitants noirs négocier dans le Diallonkadougou. Ce n'est qu'après des pourparlers faisant connaître au roi toucouleur la situation exacte que ce

Digitized by Google

dernier comprit que son intérêt et celui de ses sujets était de devenir notre allié et de se placer, ainsi que ses états, sous notre protectorat.

Le nombre des sujets d'Aguibou est difficile encore à déterminer. Étant donné le bien-être relatif de la contrée, les villages doivent avoir une population nombreuse et être plus pressés qne partout ailleurs. M. Oberdorf n'ose pas se prononcer sur cette question; il n'a pu recueillir que les noms de 35 villes ou villages, représentant 10 à 12,000 habitants, chiffre évidemment trop peu élevé.

Aguibou pourrait devenir un adversaire militaire redoutable, grâce aux qualités de ses talibés, héritiers des traditions du grand conquérant El Hadj Omar; mais il ne dispose que d'une cavalerie insignifiante, ce qui est une grande cause de faiblesse dans un pays où les distances ont besoin d'être franchies rapidement.

Quoi qu'il en soit, si nos relations avec ce souverain sont bien conduites, on peut prévoir que l'on pourra vivre avec lui en bons voisins, surtout si l'on veut bien se souvenir que son frère et roi Ahmadou s'est rangé parmi nos alliés.

Le Dinguiray est agricole, il produit abondamment toutes les récoltes que l'on fait dans le Soudan.

Koulou. — Après avoir traversé une dernière fois le Bafing, M. Oberdorf est entré dans le Koulou, pays le plus voisin de nos possessions. C'est un territoire montagneux, assez arrosé et dans lequel les habitants vivent de leurs récoltes. On a signalé 16 villages dans cet état; leur population totale serait de 3,000 habitants environ.

IV

En résumé, la mission du capitaine Oberdorf a fait connaître des régions relevant désormais de notre influence et s'étendant sur une surface de 7,000 kilomètres carrés environ jusqu'au Tankisso, notre nouvelle frontière du Sud. Ces vastes territoires sont dès à présent français, soustraits à toute convoitise rivale.

Digitized by Google

Le commerce de ces nombreuses peuplades sera, dans l'avenir, dès qu'il plaira à nos négociants de la côte, entièrement absorbé à notre profit. Rien ne s'oppose à ce que les traitants de nos maisons de Saint-Louis aillent porter leurs tentatives commerciales dans des contrées où la sécurité est au moins aussi complète que sur le littoral maritime. Nous ne craignons pas de dire que, depuis longtemps, il n'a pas été fait dans le Soudan français de mission plus profitable à la science géographique, à nos intérêts commerciaux et politiques, que celle que le capitaine Oberdorf, grâce à sa très réelle habileté et à sa grande énergie, a pu mener à bonne fin. J. VALLIÈRE.

NOTES SUR DIVERS PRODUITS

Le GUANO. — On peut diviser les guanos en trois catégories : 1° ceux qu'on trouve déposés sur certaines plages des contrées tropicales ; 2° ceux qu'on trouve dans des grottes ; 3° ceux qui sont des déchets provenant des pêches ou de la fabrication d'huiles animales.

Parmi les dépôts des plages, le *guano du Pérou* tient la première place. Déjà employé au Pérou du temps des Incas, il fut signalé par Humboldt, en 1804, et commença par figurer, comme échantillon, dans les collections de minéralogie. Ce ne fut qu'en 1842 que M. Bosch-Spencer, consul de Belgique à Lima, en envoya 300 tonneaux en Europe ; ce premier chargement n'ayant pu trouver acheteur à Anvers fut envoyé à Liverpool, où un jardinier en fit l'acquisition ; actuellement le guano produit 100 millions de francs, par an, au gouvernement péruvien. Le guano se trouve sur les îles Chinchas et sur quelques autres plages, situées entre 4° et 27° de latitude sud ; on sait qu'il ne pleut jamais dans cette région. Quelques oiseaux, nommés dans le pays *guaneros*, surtout des pélicans, des cormorans et des mouettes, contribuent à la formation de ces précieux dépôts. Quelques îlots corallifères du Pacifique et quelques plages d'Afrique, à la même latitude, fournissent aussi du guano, mais en bien moindre quantité que le Pérou.

Le *guano des grottes* consiste surtout en excréments de chauves-souris, bien reconnaissables aux ailes d'insectes qu'on y trouve ; on le signale dans l'île de Cuba, en Sardaigne, et en France, dans le département de Saône-et-Loire.

Digitized by Google

Enfin les *guanos artificiels* sont obtenus dans la préparation de la morue et du stockfish, à Terre-Neuve et en Norvège, dans la préparation de l'huile de baleine et celle de foie de morue, et dans la préparation des huiles de poisson, en Cochinchine.

Le guano est un poison; on cite trois cas où du guano, ayant pénétré dans des plaies, a occasionné la mort.

Les mots BLÉ, CORN. — Th. Roussel, ancien démonstrateur à l'école commerciale de Bordeaux, dit, dans son *Traité de la connaissance des marchandises,* imprimé en 1845 : le *blé* est la plante qui produit le grain dont on fait le pain. Les Anglais donnent exactement la même signification au mot *corn;* mais, tandis qu'en Angleterre le corn ou breadcorn est le froment, aux Etats-Unis c'est le maïs, qui s'appelle quelquefois en Europe « blé de Turquie », tout en n'étant pas du blé et ne venant pas de la Turquie. Le maïs se nomme en Angleterre *maize* ou *indian corn*.

Le blé (corn) étant le grain dont on fait habituellement le pain, ce mot s'applique en Ecosse à l'avoine, et en Suède à l'orge. Le blé cafre est une espèce de sorgho, cultivée en Afrique, analogue au negro-corn, blé des nègres des Indes occidentales.

Les ALGUES sont des végétaux aquatiques, d'une organisation particulière, souvent très compliquée, flottant à la surface des eaux, surtout de l'Océan. Elles ont quelquefois une grande longueur (*Macrocystis pyrifera,* des mers australiennes, 400 à 500 mètres) ou couvrent de grandes surface (*Sargassus bacciferum,* formant, entre l'Europe et l'Amérique, la mer des Sargasses, ayant six ou sept fois la grandeur de la France). Ces plantes, autrefois regardées comme inutiles, reçoivent actuellement diverses applications : on recueille les varechs ou *fucus,* comme engrais, sur quelques côtes, ou comme nourriture, pour l'homme ou pour les animaux, sur d'autres; on en extrait la soude dite de varech, l'iode, etc. Les algues du Japon forment la matière première de l'agar-agar ou colle du Japon; des algues analogues entrent dans la formation des fameux nids d'hirondelles comestibles de la Chine qui se vendent jusqu'à 400 francs le kilog. Enfin quelques algues miscroscopiques, les *diatomées,* présentant les formes les plus élégantes, sont très recherchées par des naturalistes spéciaux.

Le GOMOTUH. — Quelques journaux parlent d'une *nouvelle* fibre importée en Hollande, et ayant nom *gometoe*. Cette fibre n'est pas bien nouvelle : elle est exploitée depuis longtemps dans l'archipel indien; elle provient du palmier *aren* (*Arenga saccharifera,* Lab.), bel arbre de 20 mètres de hauteur qui, outre la fibre, fournit encore une espèce de sago, et surtout un liquide sucré, connu sous le nom de vin de palme ou toddy, d'où on extrait du sucre.

Digitized by Google

A la base des feuilles se trouve une bourre noire, raide, composée de crins d'inégale grosseur. Les fibres les plus grosses, coupées en fragment, sont employées comme plumes à écrire ou comme flèches de sarbacanes; les plus fines sont triées avec soin et servent à fabriquer des cordages très estimés, parce qu'ils ne pourrissent jamais; mais, malheureusement, chaque arbre en fournit à peine 4 kilogrammes par an. Le vin et le sucre sont les meilleurs produits de l'*aren;* l'arbre donne du sucre à dix ou douze ans et, d'après le docteur de Vry, 30 ares d'arenga, dans un champ impropre à toute autre culture, produisent annuellement 2,400 kilogrammes de sucre.

L'amaranthe épineux. — Dans un ouvrage que vient de publier à Gand le docteur P. de Groote, ancien médecin de marine, demeurant à Bruxelles, sous le titre : *l'Européen dans les pays chauds*, ce docteur signale une plante des Indes, nommée *bâjam-douri*, espèce d'épinard à pointes, comme utile pour éloigner les serpents venimeux; jamais, dit-il, les serpents ne hantent les endroits où pousse cette herbe. Je trouve que c'est le nom malais de l'*Amaranthus spinosus*, L., qui se rencontre dans plusieurs contrées de l'Asie et de l'Afrique, même à Maurice, dans les rues retirées des villes; c'est le *brède malabar piquant* des créoles, le *kalan-nuteega* des Indous; *muluk-kirai*, en tamoul, etc. Toute la plante est employée, aux Indes orientales, comme un antidote contre la morsure des serpents; les parties tendres sont mangées comme légume par les classes pauvres.

Produits de l'île de Chypre. — L'exposition coloniale, ouverte à Londres l'année passée, donna l'occasion de voir réunis tous les produits de l'île; mentionnons-les brièvement : *Sésame et graine de lin*, pour extraction d'huile. — *Vin*, corsé et riche en couleur, utile pour le coupage; vin, dit de commanderie, renommé; l'exportation de 1881 a été de 72,000 hectolitres. — *Soie*, forte, recherchée par les fabricants de fils d'or et d'argent. — *Garance*, négligée depuis l'introduction des couleurs d'aniline. — *Caroubes* (*locust beans* des Anglais), production beaucoup augmentée les dernières années à cause de la demande, surtout pour l'Angleterre, où les caroubes sont employées à préparer des mélanges pour la nourriture du bétail; exportation de 1884 : 30,000 tonneaux, dont moitié pour l'Angleterre. — *Coton*, bon, mais court; graine à renouveler. — *Fruits :* raisins, grenades, figues, oranges, abricots. — *Minerai de cuivre*, 3 à 12 0/0. — *Asbeste*, autrefois employé pour rideaux de théâtre.

Bernardin,
membre correspondant, conservateur du Musée commercial-industriel de Melle-lez-Gand.

Digitized by Google

Le commerce européen dans l'Annam.

Nous détachons d'une lettre venue de l'Annam les passages qui suivent et qui complètent les indications très intéressantes et très neuves que notre correspondant nous avait déjà fait parvenir :

« Thuan-an, le 7 juin 1887.

» Je vous remercie d'avoir bien voulu accueillir les observations que je vous ai adressées (1) au sujet de la façon dont le commerce se fait en Annam.

» J'ai complété mes recherches à ce sujet, en interrogeant les marchands eux-mêmes.

» Un des obstacles les plus graves au commerce, c'est le change de la piastre. Le Trésor rend toute transaction *avec la France* impossible, en faisant payer de 3 à 6 1/2 pour cent les simples mandats-poste. Comme il suffit avec Hongkong d'envoyer des caisses de piastres qui ne paient presque rien, le résultat est que les marchands sont dans l'impossibilité de vendre des marchandises françaises.

» Joignez à cela que les fournisseurs français veulent être payés comptant ou à trente jours.

» Or 1° les marchandises françaises sont toutes plus chères que les marchandises allemandes et anglaises, et il n'est pas prouvé du tout qu'elles soient *toujours* de qualité supérieure.

» 2° Il faut payer un fret énorme. Ainsi c'est aussi cher pour faire venir les caisses de Saigon à Tourane que de Marseille à Saigon.

» Enfin la douane crée mille difficultés. Par exemple, une marchandise est destinée à Hué, je suppose. Elle entrerait en rivière à Thuan-an; mais il n'y a pas de douane à Thuan-an. Il faut donc qu'elle aille d'abord à Tourane. Là, elle reste sur le quai jusqu'à ce que le destinataire ait envoyé à la douane le détail des marchandises et leur prix. Il faut trois jours et souvent quatre pour qu'une lettre aille de Tourane à Hué. Cela fait huit jours pour l'aller et le retour.

» Les marchandises en venant de France paient 2 fr. 50 pour cent de la valeur. Celles d'Angleterre et d'Allemagne paient 5 pour cent. Les marchandises françaises devraient être beaucoup moins frappées, et au contraire on devrait frapper davantage les marchandises étrangères.

» Enfin, ainsi que je vous l'ai dit, les négociants sont trop improvisés. Ils se bornent à tenir des espèces de bazars-épiceries, à l'usage exclusif des fonctionnaires civils et militaires. Tous, à mon avis, seront obligés d'y renoncer. Leur clientèle est trop restreinte.

(1) Voir notre *Bulletin* du 21 mars 1887, n° 6, pages 182-183.

Digitized by Google

» Personne ici ne s'est occupé de vendre aux Annamites. Les marchands me répondent : toute cotonnade ou étoffe à très bas prix coûtera en France toujours plus cher que la marchandise similaire anglaise. — Alors, que venons-nous faire en Annam? Puis il faudrait courir le pays, se donner beaucoup de mal. Or, c'est ce qu'on n'aime pas.

» L'Annam est inondé de produits anglais, étoffes, fil, aiguilles, médicaments, marchandises de toute nature. Le plus curieux est que presque tout a échappé à la douane par l'audace des capitaines de navires qui débarquent tout en contrebande.

» Il y a ici beaucoup à faire. Mais il faut des marchandises à bas prix.

» Ainsi donc, jusqu'ici, il n'y a pas une seule maison de commerce qui ait réellement entrepris de commercer avec les Annamites et les Chinois, c'est-à dire avec l'intérieur de l'Annam et du Tonkin. Et on ne peut pas alléguer le manque de sécurité, car les trois quarts du pays sont absolument sûrs et pacifiés.

» 3° Y aurait-il un commerçant sérieux voulant faire des affaires avec l'Annam ou le Tonkin proprement dits, qu'il en serait empêché :

» A. Par le change de la piastre qui était à 3 fr. 85, il y a six mois, qui a été à 4 fr. 20 ensuite, et qui varie ainsi chaque mois.

» B. Par le prix du papier, un mandat-poste se payant de 2 1/2 à 7 pour cent; cela varie aussi chaque mois.

» C. Comme on ne peut prendre que 500 fr. par jour de mandats, et que c'est très rigoureusement surveillé ici, il faut qu'un négociant de Thun-an, par exemple, fasse le voyage de Hué, qui prend vingt-quatre heures chaque fois et coûte une piastre et demie chaque fois, autant de fois qu'il a 500 fr. à envoyer en France. Pour 10,000 fr., cela ferait donc vingt voyages à 30 piastres, et vingt fois vingt-quatre heures perdues.

» 4° La facilité au contraire de se procurer tout à Hongkong à meilleur marché qu'en France, sans avoir de fret à payer, ou peu s'en faut, sans avoir de traites à acheter, et avec peu ou pas de risques à courir, fait qu'il est presque impossible que le marchand vende de la marchandise française.

» 5° Les maisons étrangères font crédit. Les maisons françaises s'y refusent.

» 6° Il paraît que les maisons françaises ne peuvent pas vendre au prix auquel vendent les maisons étrangères.

» 7° Puisque Hué est le plus grand centre de population de l'Annam, il devrait y avoir une douane à l'entrée de la rivière. Cela éviterait aux navires destinés à Hué de perdre un jour pour aller à Tourane et un jour pour revenir à Thuan-an, sans compter les ennuis de toutes sortes.

» Enfin il me semble qu'on ne devrait frapper aucun droit sur les marchandises françaises, puisque la seule raison sérieuse

Digitized by Google

que nous ayons de venir ici est d'ouvrir des débouchés au commerce français. Or, les premières mesures que l'on prend ont pour résultat de fermer l'Annam au commerce français. Ce n'est pourtant pas pour donner des sinécures à des fonctionnaires que nous sommes ici. »

Études sur la navigabilité du haut Mékong.

Nous avons signalé à plusieurs reprises dans ce *Bulletin* (année 1885, nos 22 et 23, pages 655 et 670; année 1886, no 22, page 647), les efforts hardis tentés avec succès par nos officiers de marine, afin de reconnaître la navigabilité du haut Mékong. On nous communique, à ce sujet, l'extrait suivant d'une lettre adressée, il y a quelque temps, par M. de Fésigny, lieutenant de vaisseau, à M. le capitaine de vaisseau Réveillère :

« Forcé de travailler vite pour terminer mes travaux, j'ai dû, les jours qui ont précédé la crue des eaux, me livrer à des travaux de Romain pour vous adresser la carte du travail exécuté.

» Cela n'a pas été sans peine. N'ayant avec moi que des Cambodgiens et des Annamites, j'ai dû faire un peu de tous les métiers, grimper aux arbres pour établir des signaux et des balises.

» Je vais remonter aux hautes eaux avec un navire des Messageries fluviales, emmenant avec moi le directeur des dites messageries, le capitaine qui sera chargé du service et, peut-être, le directeur de l'intérieur.

» Actuellement, je viens de m'établir au cap Saint-Jacques, où je compte plus facilement rédiger mes travaux d'écriture, et rédiger une sorte de Pilote du fleuve, de Krattié à Stung-Treng. En septembre, je compte étudier les trois bras de Kong, d'Atopeu et du Bla, dans le but de déterminer de quel côté devront se porter les études sur la navigation dans le Laos. Il est déjà question de former une mission de commerçants ou de conseillers coloniaux, chargés d'aller étudier sur place les différents produits que l'on pourrait retirer du Laos, et, s'il le faut, d'y établir des correspondants. Comme vous le voyez, commandant, notre entreprise revient à flot; avec un peu de persistance, nous lui donnerons un nouvel essor.

» Ce que je veux, c'est non seulement rendre praticable le passage, mais encore le voir pratiquer, et donner à mon successeur, immédiat ou non, des indications sur le sens dans lequel il devra continuer notre œuvre; je pense terminer à la fin de l'année. »

Digitized by Google

OUVRAGES REÇUS PAR LA SOCIÉTÉ

Jacques GEBELIN. *Éléments de géographie de la France à l'usage des écoles normales primaires;* in-16, 1887, 144 pages. Paris, G. Masson, éditeur, boulevard Saint-Germain, 120; Bordeaux, Feret et fils, éditeurs, cours de l'Intendance, 15. Prix, cartonné, 1 fr. 50.

Cet ouvrage est de notre rédacteur en chef, M. Jacques Gebelin, ancien élève de l'Ecole normale supérieure, agrégé d'histoire et de géographie, docteur ès lettres, professeur adjoint à la Faculté des lettres de Bordeaux, officier de l'Instruction publique.

La préface fait connaître l'objet du livre. « Ce livre, dit M. Gebelin, doit être accompagné des explications du maître et de l'étude constante de la carte.

» L'élève ne sait pas toujours observer les proportions; surtout, il lui arrive de sacrifier l'essentiel à l'accessoire, ou même à l'inutile. C'est pourquoi j'ai noté les faits principaux, j'ai souligné les faits essentiels, et j'ai laissé au maître le soin de les faire comprendre.

» Je me suis efforcé d'être court. De propos délibéré, je me suis restreint à une nomenclature. Mais j'ai toujours consulté les sources, et c'est d'après elles que j'ai réglé le choix de mes indications. »

L'ouvrage se divise en cinq parties.

I. *Géographie physique.* — Frontières de mer et de terre, description des côtes. Montagnes et plaines. Cours d'eau et lacs. Climat.

II. *Géographie politique.* — Notions d'instruction civique. Pouvoirs publics. Administration centrale; administration départementale et communale; anciennes provinces et départements. Justice. Finances; budget, dette, impôts. Forces militaires; armée de terre et de mer, recrutement, effectif, régions de corps d'armée, places fortes. Instruction publique. Cultes.

III. *Géographie économique et statistique.* — Agriculture et pêche. Industrie. Commerce; canaux, chemins de fer, services maritimes. Population, langues.

IV. *Algérie et colonies.* — Description du sol, populations, produits, voies de communication, valeur des échanges. Administration coloniale.

V. *Géographie historique.* — France continentale; France coloniale.

L'ouvrage a été composé de manière à pouvoir servir à l'enseignement primaire supérieur, ainsi qu'aux écoles régimentaires.

Le Gérant : J. MANÈS.

Digitized by Google

OBSERVATOIRE ASTRONOMIQUE DE BORDEAUX

(STATION DE FLOIRAC)

Observations météorologiques d'Août 1887.

DATE	ÉTAT ATMOSPHÉRIQUE A 9 HEURES DU MATIN						TEMPÉRATURE	
	PRESSION	TEMPÉR.	HUMID	CIEL	VENT	PLUIE	MINIMA	MAXIMA
	mm	°				mm	°	°
1	759,56	24,2	62	très nuageux.	N.-E. presque nul.	0,0	18,1	30,6
2	60,17	22,2	55	nuageux.	N. faible.	0,0	17,3	28,4
3	60,90	24,2	40	beau.	E.-N.-E. faible.	0,0	14,9	29,1
4	58,16	21,5	44	beau.	N.-E. faible.	0,0	12,1	29,8
5	55,41	25,0	48	presque beau.	W.-N.-W. très faible.	0,0	14,5	32,2
6	56,53	26,2	65	nuageux.	S.-S.-E. faible.	0,0	15,8	34,4
7	58,41	27,2	59	beau.	S.-E. faible.	0,0	20,3	35,2
8	60,91	29,0	87	beau.	S.-E. presque nul.	0,0	21,3	36,8
9	60,79	30,9	50	beau.	W. presq. nul.	0,0	22,0	36,6
10	57,43	27,8	45	beau.	S.-W. très faible.	0,0	18,5	31,9
11	54,58	24,2	53	beau.	N.-N.-W. calme.	0,0	15,0	28,4
12	51,13	22,1	44	peu nuageux.	E. faible.	0,0	15,0	30,2
13	49,67	18,9	91	couvert.	S.-E. presque nul.	1,6	16,8	24,3
14	51,73	20,9	60	nuageux.	W. très faible.	0,6	14,3	26,8
15	52,57	22,2	55	couvert.	E.-S.-E. faible.	0,1	14,6	30,6
16	52,04	22,0	75	nuageux.	S.-W. modéré.	43,6	14,6	24,2
17	54,92	16,2	89	presque couvert.	S.-W. modéré.	7,3	14,3	19,9
18	57,89	18,3	70	très nuageux.	S.-W. modéré.	8,2	13,5	22,4
19	58,13	20,0	53	très nuageux.	W. faible.	1,1	12,1	23,0
20	50,93	18,0	76	presque couvert.	W. faible.	0,1	13,0	22,2
21	58,48	17,2	59	peu nuageux.	N.-W. très faible.	1,0	10,1	22,6
22	57,39	17,4	55	peu nuageux.	E.-N.-E. modéré.	0,0	10,4	23,0
23	54,47	21,3	56	beau.	E.-S.-E. presque nul.	0,0	11,3	29,6
24	51,20	22,1	71	nuageux.	E.-N.-W. très faible.	0,0	13,5	30,2
25	54,20	23,5	55	nuageux.	W.-S.-W. faible.	0,0	16,4	28,0
26	51,90	23,8	66	nuageux.	S.-E. modéré.	0,0	16,3	31,8
27	51,32	23,1	73	peu nuageux.	S.-E. modéré.	0,0	17,6	31,7
28	51,77	18,9	92	couvert.	S.-E. très faible.	22,9	16,3	21,7
29	56,57	20,3	71	nuageux.	S. faible.	0,3	14,6	25,6
30	57,72	22,6	71	très nuageux.	W. faible.	0,1	16,8	24,6
31	55,78	17,2	93	couvert.	W.-N.-W. faible.	0,0	16,2	23,6

Bordeaux. — Imp. G. GOUNOUILHOU, rue Guiraude, 11.

Digitized by Google

NOTES SUR LE CAMBODGE

En juillet 1884, je recevais l'ordre de partir pour l'extrême Orient. C'est au Havre que j'embarquais avec de nombreux camarades. Cette ville reçut les adieux que nous adressions à la France et à tous ceux qui nous étaient chers.

Pour plusieurs d'entre nous ce fut le dernier adieu, car plusieurs ne la reverront jamais. Nous vîmes tour à tour l'Atlantique, la Méditerranée, la mer Rouge, l'océan Indien, la mer de Chine; mers toutes peuplées de souvenirs et bornées d'horizons mystérieux. Chaque point des côtes que nous apercevions, éveillait notre curiosité : les colonnes d'Hercule où veillent les sentinelles anglaises; Alger la Blanche, au front d'une terre française; Malte, aux chevaleresques souvenirs; Port-Saïd, bazar cosmopolite, née de l'œuvre géniale d'un Français. — Ici on navigue dans le désert dont la vague profondeur est aussi impénétrable que le sphinx caché à l'horizon. Plus loin, sous un ciel de feu, au bord d'une mer tiède, se dresse le Sinaï où furent dictées les lois de l'Éternel. — Puis Aden, aux remparts volcaniques, aux citernes altérées, contemporaines, dit-on, de Salomon; Aden veille, comme une autre Gibraltar, au seuil de la mer des Indes; Ceylan qui fait rêver du Paradis, de l'âge d'or et des bayadères; Singapoore où l'on a un avant-goût des choses du Céleste-Empire. Enfin, et par un beau soir de septembre, nous nous enfonçâmes comme dans un fiord mystérieux, glissant entre des murailles fantastiques, pour venir jeter l'ancre dans un bassin aux eaux calmes et profondes où se miraient des montagnes aux formes étranges.

C'était la baie d'Along. Longtemps cette baie, ses criques, ses grottes, furent le repaire dangereux d'écumeurs de mer. — Aujourd'hui, c'est une rade belle et sûre, demain peut-être ce sera un port de grand avenir, le port du Tonkin.

Digitized by Google

Mais ce n'est pas du Tonkin, au delta marécageux, aux rizières alternativement vertes et jaunes, ni de sa population sordide et grouillante, ni des Chinois dont la presse a narré les exploits, que je viens vous parler. Je n'ai fait du reste en ce pays qu'un séjour de quelques mois.

Appelé au Cambodge, où venait d'éclater une insurrection redoutable, j'embarquais pour la Cochinchine. Là, comme au Tonkin, je retrouvais l'Annamite cultivant sa rizière avec amour, mâchant le bétel avec délices, et aussi les Chinois, également nos rivaux non plus sur le champ de bataille, mais sur le terrain des transactions commerciales. Comme je n'ai fait qu'entrevoir le Tonkin, je ne ferai également que traverser la Cochinchine.

Ces deux pays ont du reste beaucoup d'analogie : sol bas et fertile, sillonné d'un réseau inextricable de cours d'eau poissonneux; sur ces cours d'eau, une animation extraordinaire de pirogues et de jonques où vit, de riz et de poisson, une population nomade d'Annamites et de Chinois faisant, suivant les circonstances, la pêche, le commerce ou la piraterie.

Nous remontons, par une de ses nombreuses bouches, le Mé-Kong. — Nous passons devant Mytho, Vinh-Long, Sadec, dont les femmes ont là-bas une réputation de beauté. Çà et là sur les rives et enfoncés dans la fange, on aperçoit des buffles au regard stupide, aux cornes menaçantes, et sur le dos desquels des enfants demi-nus nous font des saluts. De nombreuses aigrettes blanches piquent le sol. Sur le fleuve, des bandes innombrables de sarcelles, se laissant couler au fil de l'eau, et aussi quelque pélican que notre approche dérange de sa pêche et oblige à fuir d'un vol bas et lourd. Bientôt le sol, de niveau avec celui des eaux, s'élève progressivement. Les berges, basses et bordées jusqu'ici de palétuviers et de pandanées, se dressent à pic sur le fleuve. Aux cagnas sordides des Annamites succèdent des cases élégantes, montées sur de hauts pilotis.

Des pagodes au fronton doré, des massifs de manguiers et de tamariniers d'où se détachent des hautes tiges de cocotiers, de palmiers au feuillage flabelliforme. Enfin nous arrivons à un point où le fleuve semble s'élargir outre mesure. C'est le carre-

Digitized by Google

four des eaux du Cambodge. Les Kmers l'appellent *Boun-Phlau,* les quatre chemins, nous en avons fait « les Quatre-Bras ». Devant nous, au confluent de deux puissants cours d'eau, se dresse un beau phare, veuf de sa lanterne.

A gauche et sur la rive occidentale de cette immense nappe d'eau, est amarrée une flotte innombrable de jonques grandes et petites; au second plan sont des cases sur pilotis, des maisons européennes, des pagodes à toits étagés, des cocotiers, d'élégants fromagers; au-dessus de ce tableau se dresse une haute stouppa.

Assis sur un monticule artificiel, ce monument à base pyramidale se termine par un cône effilé avec renflements et moulures. Son nom est Phnom-Penh, dont la ville assise à ses pieds a tiré le sien. La légende raconte que ce fut un mausolée élevé par une dame du nom de Penh à la mémoire de son mari, d'où Phnom-Penh (*montagne de Penh).* Certains étymologistes prétendent que Phnom-Penh veut dire simplement : *montagne pleine.*

Par sa situation à ce grand carrefour dont je parlais tout à l'heure, Phnom-Penh, capitale du Cambodge, est le lieu forcé du transit d'une notable partie de l'Indo-Chine.

Dans ce pays, les fleuves sont mieux qu'en France, selon le mot de Pascal, « des chemins qui marchent ». Les Cambodgiens l'ont compris depuis longtemps; et ces chemins seront toujours la voie commerciale, non seulement du Cambodge avec la Cochinchine, mais encore avec le Laos et les grandes provinces siamoises d'Angkor et de Battambang.

Leur point de convergence est aux Quatre-Bras, dont Phnom-Penh est la clef. Phnom-Penh n'a qu'une longue rue de 4 kilomètres. Parallèle à la rive, elle en suit les contours. On y rencontre peu de belles maisons; çà et là des cases en bambous; puis de longues rangées de boutiques à larges vérandahs, où se coudoient tous les peuples de l'extrême Orient; on y voit aussi des pagodes, dont le style ne rappelle en rien les antiques monuments dont les ruines étonnent encore le voyageur. Les pagodes modernes s'élèvent sur des terrasses rectangulaires.

Digitized by Google

Une double rangée de colonnes, en beau bois dur et poli, soutient un toit aigu et fortement incliné sur les toits des bas côtés. Un fronton triangulaire sculpté et doré représente un personnage ou une scène tirée de la mythologie indoue. Comme ces pagodes sont toutes orientées est-ouest, le matin lorsque le soleil se lève, et le soir lorsqu'il se couche, ces frontons dorés ont un éclat éblouissant. Au fond du sanctuaire se trouve la statue ordinairement colossale du Bouddha. Il est assis et paraît plongé dans la méditation. Autour de la pagode, sont rangées les cases des bonzes. Il existe peu de pagodes sans bonzerie. Parmi les beaux arbres, qui d'ordinaire croissent dans les bonzeries et autour des pagodes, se trouve le banian, objet d'une grande vénération. Dans le voisinage se trouve la mare où fleurit le lotus sacré.

Le palais du roi est formé d'un ensemble de cases et de maisons européennes pour le logement de son auguste personne, de ses femmes, des nombreux mandarins et serviteurs attachés à son service. Un mur crénelé entoure ce palais. La face qui donne sur la rue, à un point où elle s'élargit en esplanade, sur laquelle se faisaient jadis des courses de chars et d'éléphants, est agrémentée d'une construction originale qui servait de tribune. C'est une colonnade à frontons dorés et à toits étagés dont les faîtes se recourbent en cornes élégantes. Je ne vous parlerai point de l'hôte de ce palais, le roi Norodom, que je n'ai entrevu qu'une fois. On le dit aimant beaucoup les femmes, le madère et l'opium. Je ne vous dépeindrai pas non plus le faste de sa cour orientale, ni les exhibitions voluptueuses de ses bayadères. Il ne m'a pas été permis d'admirer de si belles choses. Je ne vous ferai pas non plus le récit d'aventures extraordinaires ou d'exploits cynégétiques.

Quand j'arrivai à Phnom-Penh, le pays était en pleine insurrection; tout le monde était sous les armes; chaque jour, des reconnaissances battaient les environs.

C'était au mois de mars, par un soleil de feu, une atmosphère embrasée, un sol brûlant.

Le Cambodge est situé dans la zone tropicale.

Digitized by Google

L'été y est éternel et les frimas y sont inconnus. Cependant, deux saisons bien tranchées, dues à l'influence des moussons, s'y partagent l'année : une saison sèche et torride, de novembre à mai, et une saison pluvieuse, non moins chaude, de mai à novembre.

C'est pendant la saison sèche que j'arrivai à Phnom-Penh; mais je dus quitter cette ville pour m'enfoncer dans le sud avec une colonne expéditionnaire. Nous parcourions d'immenses plaines desséchées; les chemins, mal entretenus, traversent des rizières poudreuses, des forêts interminables et clair-semées, aux arbres rabougris. Partout des traces d'incendies qui, malgré la richesse du terrain, donnent à la végétation un aspect malingre et roussi. Çà et là de grands troupeaux de bœufs à demi sauvages. De loin en loin, et en dehors des voies de communication, des bouquets de palmiers à sucre indiquent le voisinage de quelque village, village formé de quelques cases en bambou, éparses le long d'un cours d'eau ou groupées autour d'une mare presque à sec.

Peu d'habitants : des femmes, des enfants, des vieillards.

Les hommes valides sont dans les bandes rebelles ou cachés dans les bois.

Les villages les plus importants ont dans leur voisinage des pagodes généralement bien entretenues. C'est dans la vaste *salah*, aménagée pour les voyageurs et les pèlerins, à côté du sanctuaire, que nous nous installions chaque soir. Les bonzes ont l'air tout à fait désintéressés de ce qui se passe autour d'eux, pourvu qu'on respecte les idoles de leur pagode. Ils continuent leurs psalmodies; les enfants épèlent en chantant leur alphabet, sans s'inquiéter nullement de notre présence. Chaque matin, les bonzes s'en vont en file indienne, pieds nus, tête rasée, une marmite dissimulée sous leur longue robe jaune, quêter leur riz de chaque jour. Personne ne leur refuse. La douceur de leur morale, leur conduite chaste et désintéressée, leur ont attiré l'estime et la vénération de tout le monde. Ils conservent pure la doctrine du Bouddha, et la *bonzerie* est l'école où se fait l'éducation des jeunes Kmers.

Digitized by Google

Quelle est, dans la saison sèche, l'occupation des Cambodgiens?

Ceux que l'on rencontre quelquefois dans les forêts coupent des bambous ou récoltent des huiles de bois ou des résines pour la fabrication des torches et le calfatage des bateaux.

Dans les villages, les femmes sont occupées, les unes à décortiquer du paddy, d'autres à surveiller la cuisson du vin de palme, dont le résidu, d'aspect brunâtre et sirupeux, donne un sucre recherché des Chinois.

Quelques métiers à tisser, placés sous les cases haut perchées, offrent au regard une pièce de soie ou de coton en cours de fabrication. La tisseuse, qui doit être une jeune fille, a dû rentrer et se cacher à notre approche.

Autour des cases, la volaille picore sous les massifs de bananiers; les chiens hurlent. De belles touffes de bambous séparent les enclos, et par dessus le tout se dressent les tiges élancées des cocotiers au panache élégant, et des palmiers à sucre.

Tel est l'aspect des villages et des diverses provinces du Cambodge que j'ai parcourus peudant la saison sèche. Avec la mousson du sud-ouest, c'est-à-dire en mai, le pays change d'aspect.

Permettez qu'ici j'ouvre une parenthèse, pour indiquer le rôle important que joue le Mé-Kong dans l'économie du Cambodge, dont il est pour ainsi dire l'artère et l'organe essentiel.

Né sur les froids plateaux du Thibet, il arrose successivement la région du Yunnan, limitrophe de la Birmanie et de la Chine, le Laos, le Cambodge et la Cochinchine. La direction générale de son cours, d'environ trois mille kilomètres, est nord-sud. Son régime rappelle le fleuve célèbre que l'Égypte revendique comme son père. En effet, comme le Nil, il se jette à la mer par sept bouches. Comme le Nil, il a des crues périodiques qui fécondent un sol deltaïque, grenier de l'extrême Orient. Comme le Nil, il a un régulateur, lac plus vaste que le Léman et autrement considérable que le Mœris, de classique mémoire. Comme le Nil, il franchit une longue et étroite vallée

Digitized by Google

semée de rapides et de chutes. Comme le Nil, aux sources longtemps mystérieuses, sa source également nous est encore inconnue. Comme le Nil aussi, son bassin vit fleurir une civilisation avancée dont les témoins en ruine font encore l'étonnement et l'admiration de tous ceux qui les visitent.

C'est aux Quatre-Bras que ce grand fleuve se divise en trois grandes branches; deux se subdivisent encore pour traverser l'immense plaine alluviale qui constitue la Cochinchine.

La troisième, que nous appelons le bras du lac, long de cent trente kilomètres, offre ce phénomène, peut-être unique en son genre, de couler pendant une partie de l'année dans un sens, et le reste de l'année dans l'autre.

La cause de ce double mouvement est due aux crues puissantes du grand fleuve. Lorsque la fonte des vastes champs de neiges, où il cache ses sources, grossit ses eaux, celles-ci envahissent le bras du lac, refoulent ses flots, qui semblent alors remonter vers leur source, et vont déverser le trop plein de l'inondation dans le Mœris immense dont je parlais tout à l'heure.

Avec la mousson du sud-ouest, le pays change d'aspect. A un ciel toujours pur succèdent de violents orages mêlés d'éclairs, de tonnerre et de pluies torrentielles. Le sol se détrempe; bientôt le fleuve et le lac s'enflent à vue d'œil; les eaux sortent de leur lit, inondent les plaines où elles répandent leur limon fertilisateur. La végétation renaît aussitôt. Le Cambodgien, aidé de ses buffles, donne un léger labour, repique son riz et attend que les eaux se retirent pour faire la moisson.

C'est dans cette saison, au mois de juillet, que je fus attaché à l'escorte du second roi, chargé d'une mission pacificatrice. Certaines plaines où, au mois de mars, les chars cambodgiens soulevaient des tourbillons de poussière sous les pas précipités de leurs bœufs trotteurs, sont, en cette saison, sillonnés de pirogues. Marcher à pied est donc impossible à nos soldats. On les a hissés sur des éléphants. C'était un spectacle curieux que cette longue colonne se déroulant dans les plaines inondées. En tête marchaient deux étendards à flamme rouge que

Digitized by Google

suivaient deux files parallèles de 150 ou 200 Cambodgiens, jambes et cuisses nues. Une sorte de scapulaire blanc, orné de figures et de caractères cabalisques, couvre à peine leur poitrine et leurs épaules; par dessus, et en sautoir, un collier d'amulettes, cylindres de plomb, dents et griffes de tigre. Comme armes, de vieux mousquets, des tromblons, des sabres japonais, des lances, des bâtons. Derrière cette avant-garde, un peloton de cavaliers chargé de patrouiller et d'éclairer les flancs de la colonne. Les chevaux cambodgiens sont petits, mais pleins de fond et d'entrain. Après venaient à la queue leu leu, grave et pesante, la cohorte des éléphants, la queue balante et la trompe fourrageant, à droite et à gauche indistinctement, riz, bananiers, bambous.

Le premier porte le second roi dont le siège est recouvert d'une capote brodée d'or. Les douze ou quinze suivants portent, sous des capotes à tenture rouge, les princes de sang royal et les officiers français de l'escorte. Ceux des mandarins de l'escorte, etc., ont la capote gris foncé.

A la suite de cette file de cent éléphants environ, suivait le convoi traîné par des buffles. Quelques cavaliers fermaient la marche.

C'est dans cet équipage qu'il me fut donné de parcourir une notable partie du pays. Plusieurs rivières qui, trois mois auparavant étaient à peine humectées d'un filet d'eau, roulent maintenant des flots turbides. Entre les cases de certains villages on circule en pirogue.

Nous vîmes tour à tour Oudong, Lovek, Babaur, Poursat, localités qui ont toutes joué un rôle dans l'histoire du Cambodge.

De ces cités déchues de leur ancienne splendeur il reste peu de chose. Les villes sont devenues des villages dissimulés dans des massifs de bambous, de bananiers, etc.

Oudong, où réside la reine-mère, possède une pagode richement entretenue par la piété de cette princesse. Construite sur le même plan que toutes les pagodes modernes, elle est extérieurement couverte de dorures. Les murs intérieurs sont revêtus de fresques grossières représentant des scènes héroïco-

Digitized by Google

religieuses. Les portes, les fenêtres sont incrustées de nacre et surmontées d'énormes couronnes étagées, sculptées dans le bois et dorées.

La plaine où Oudong se meurt, est dominée par un petit massif montagneux, nécropole des rois kmers et de leurs familles. De nombreux monuments funéraires, des pagodes s'échelonnent sur ses flancs et couronnent ses sommets.

Lovek était autrefois une place très forte, une épaisse ceinture de bambous épineux couronnait ses remparts. Les Siamois, usant de stratagème, y lancèrent des pièces d'or et d'argent et feignirent de battre en retraite. Les assiégés, pour satisfaire leur cupidité, arrachèrent les arbres précieux qui leur avaient servi de défense. Telle fut, dit la légende, la cause de la chute de Lovek.

Maintenant que nous avons un aperçu du pays et de son climat, disons un mot de ses habitants.

Le Cambodgien prend le nom de Kmer. Il est agile et bien planté. Son costume se compose du sampot, ample pièce d'étoffe de soie ou de coton, qui enveloppe les hanches et les cuisses et dont les bouts, roulés et ramenés entre les jambes, viennent se fixer à la ceinture. Sous ce sampot le Cambodgien revêt un petit caleçon de propreté. Les jambes et les pieds sont nus. Le torse, également nu, a la teinte du vieux bronze reluisant.

(A suivre.) LAFITTE.

OUVRAGES REÇUS PAR LA SOCIÉTÉ

(POUR LES OUVRAGES DONT ON DÉSIRE UN COMPTE RENDU, ENVOYER DEUX EXEMPLAIRES.)

Origine, patria e gioventù di Cristoforo Colombo. Studi critici e documentari, per CELSUS. In-4°, Lisbonne, 1886. — L'origine de Christophe Colomb aura-t-elle pour destinée d'être à travers les âges un sujet de controverses ardentes, comme l'est, depuis trois mille ans, celle d'Homère? Des villes et des nations diverses se disputent l'honneur d'avoir donné le jour au grand naviga-

Digitized by Google

teur, et depuis un certain temps la Corse et les habitants de la ville de Calvi s'apprêtent à célébrer avec solennité l'inauguration d'un monument qui aura pour but de démontrer au monde que Christophe Colomb était leur compatriote. L'étude que nous mettons aujourd'hui sous les yeux des lecteurs a un tout autre but.

Un auteur ayant publié en 1883, sous le pseudonyme de Sejus, un travail intitulé : *Origine de Christophe Colomb. Démonstration critique et documentaire,* un autre auteur, sous le pseudonyme de Celsus, mais dont le nom véritable est facile à reconnaître dans le travail que nous analysons, s'est cru obligé de lui répondre par une réfutation en règle qui ne compte guère moins de cent pages divisées en onze chapitres. Avec une conviction profonde, étayée sur des preuves d'une grande valeur, l'auteur, usant de représailles, a écrit son travail dans un style mordant et satirique. La conclusion que nous transcrivons pourra en donner une idée.

« De tout ce que nous avons dit il résulte que, jusqu'à la dernière évidence, le petit travail du sieur Sejus est la négation complète du sens critique, un amas indigeste d'erreurs, une longue suite d'incohérences, d'inexactitudes, d'absurdités et de contradictions absolument palpables. Ce travail restera comme un monument solennel de la rare pénétration et de la critique telle qu'on la comprend au delà des Pyrénées.

» J'ai promis de donner du fil à retordre à notre pseudonyme sur le champ de la critique, je crois avoir largement tenu parole.

» Cependant s'il a quelque chose à ajouter, il n'a qu'à parler et, *pedir per bocca,* suivant une expression portugaise, il sera largement servi. »

Malgré le ton de l'ouvrage où la critique historique aurait pu, à notre avis, sans rien perdre de sa valeur, prendre une tout autre forme que celle d'un pamphlet, l'impartialité nous fait cependant un devoir de reconnaître l'importance et la valeur du travail de Celsus à cause du nombre, du choix et de la qualité des pièces et des témoignages qu'il invoque à l'appui de sa thèse.

Malgré l'érudition de l'auteur qui se manifeste à chaque page de la brochure que nous avons sous les yeux, nous ne pouvons nous empêcher, après avoir lu attentivement le travail, de déclarer que s'il a fourni plusieurs renseignements importants et réfuté bon nombre d'erreurs touchant la vie et les actes de l'illustre amiral, il n'est point parvenu cependant à élucider d'une façon complète le mystère de sa naissance et des premières années de sa vie, pas plus qu'à démontrer que Gênes, Savone ou toute autre ville d'Italie lui ait donné le jour.

H. A

Digitized by Google

Lettres de Corse.

Un membre dévoué de notre Société, qui vient de faire une excursion en Corse en septembre 1887, a bien voulu nous adresser de Corse la correspondance qui suit :

Il y a quelques jours, au moment de quitter Bordeaux, j'ai rencontré notre collègue. M. ..., qui m'a fait promettre de donner de mes nouvelles.

C'est ce que je vais tâcher de faire aussitôt débarqué.

Parti de Bordeaux, avec l'idée d'aller visiter les Alpes dans la matinée du 2 septembre, j'ai traversé le Languedoc en pleine mobilisation. Sans toutefois m'arrêter, je n'étais pas fâché de voir, ne fût-ce qu'en passant, cet essai tout à fait anormal pour un corps d'armée qu'on dirige vers l'est, alors que les plans ont dû être préparés pour une marche vers le nord, ou une défense vers le sud. Il y avait donc tout à improviser et il paraît que le résultat ne manquera pas d'être satisfaisant.

A Marmande, c'est le 20e de ligne qui occupe la gare; à Agen, le 9e; à Castelsarrazin, le 29e chasseurs; à Montauban encore, le 20e; à Castelnaudary, nous voyons embarquer les hommes et les chevaux des chasseurs; puis, à Carcassonne, nous apercevons le 15e de ligne, avec des shakos rouges. Je ne sais pas ce que viennent faire ces coiffures, autre que le képi français, mais cela fait bien et je m'en contente. Vous devez voir de suite qu'ici surgit la question géographique : on mobilise le 17e corps, et c'est dans le 16e qu'il va, car Castelnaudary et Carcassonne sont dans le 16e corps, ainsi que Lézignan où j'aperçois les sapeurs du 2e génie.

Je m'attendais à voir notre train embarrassé pour arriver aux heures de l'indicateur; eh bien! pas du tout, le service des voyageurs n'a été entravé en aucune façon.

Vers la fin du jour, nous approchions de Cette, lorsque j'aperçois à l'horizon un vaste campement dont les tentes coniques fourmillent dans le lointain. J'allais faire des réflexions à ce sujet, car jusqu'ici il n'avait jamais été question de pousser la mobilisation jusqu'à Cette. Figurez-vous que ce que j'avais pris pour des tentes, c'étaient des tas de sel; mais des tas si gros et en si grande quantité qu'ils sont une des richesses de notre pays, si abondant en productions de toute espèce.

A Cette on change de ligne et de wagons. Je monte dans un compartiment de première, assez mal éclairé, à tel point que j'aperçois une masse, enveloppée d'un burnous, tout à fait dans le fond; de cette masse émergent deux yeux brillants qui me toisent, pendant que je plonge mon mince bagage dans le filet. Je ne perds pas de temps; en mettant la main à la poche, je dis à la personne qui était blottie dans le coin : « Monsieur, êtes-vous

Digitized by Google

Jud ou Blanchet? Quant à moi, je ne suis pas préfet, mais je suis armé ». On me répondit de suite : « J'allais vous en dire autant ».

La présentation faite si vivement nous mit de suite à notre aise et mon voisin, apprenant que je voulais aller voir les Alpes, me dit aussitôt :

« Si vous aimez les montagnes, venez avec moi je vous en ferai voir de belles et d'un cachet tout particulier, car des pics de 2,800 mètres émergent presque de l'eau sur une surface très restreinte : je vais en Corse et je m'offre à vous y servir de cicérone. » — J'hésitai un instant, puis j'acceptai, non toutefois sans faire remarquer à mon compagnon de voyage que j'avais peu de temps à dépenser et que je comptais sur lui pour être renseigné sur les choses que je ne pourrais voir moi-même.

« C'est entendu : je suis à même de vous parler d'un pays que je visite tous les ans, pour ma santé ; je puis même vous parler des habitants et un peu de leur histoire. »

Mon compagnon de voyage continua ainsi :

« Puisqu'il est décidé que vous changez votre itinéraire, pour faire un petit tour en Corse, il est de toute nécessité que je vous donne un aperçu de ce pays, plus inconnu qu'on ne pourrait le croire.

» Je vous ferai grâce de la partie historique, cela nous mènerait trop loin ; car la lutte soutenue par ce petit coin de terre pour sa liberté et son indépendance embrasse près de trois siècles ; il a fallu sa réunion à la France pour mettre un terme à un certain genre de lutte, sans toutefois y apporter le calme qu'on devrait trouver dans un département français en plein XIXe siècle. Mais laissons de côté les odyssées de certains bandits redoutables n'ayant rien du vulgaire brigand-voleur, glissons même sur une échauffourée récente, qui mériterait cependant deux mots d'explication.

» Je ne suis pas de taille à vous faire une conférence géographique, ce que je regrette beaucoup, car le sujet en vaudrait la peine, si je tiens compte surtout des dispositions que nous avons à étudier les contrées lointaines, en négligeant celles qui sont non seulement plus rapprochées, mais qui nous intéressent tout particulièrement.

» La Corse a la forme exacte d'un immense coquillage, de ces coquillages que les poètes et les artistes mettent entre les mains des tritons qui s'en servaient de trompettes. Le point de départ du coquillage serait alors le cap de Bonifacio au sud, et la partie opposée, celle du nord, formerait ce qu'on appelle le cap Corse, où l'on trouve cinq cantons.

» L'est de l'île offre une immense bande en forme de plaine, tandis que l'ouest ne présente qu'une côte escarpée, déchiquetée par un grand nombre de criques, dont plusieurs sont des golfes d'une certaine importance. En 1770, moins d'un an après la

Digitized by Google

réunion de l'île à la France, le célèbre Bellin en dressa un atlas remarquable, enrichi surtout de renseignements fournis par les sondages qui furent fai s avec le plus grand soin.

» La presque totalité des terrains de l'île est couverte de forêts et montagneuse Sur une surface si peu étendue, on atteint 2,800 mètres d'altitude, ce qui donne à cette contrée le climat d'italie sur le littoral, celui de France sur les coteaux et les neiges alpines sur les montagnes. De là une végétation et une fertilité qui ne peuvent se comparer qu'à la paresse des habitants trop sobres dans leurs goûts. Les rivières ne sont que des torrents, riches en truites et en anguilles. Les eaux thermales et minérales abondent : les unes offrent jusqu'à 60°, les autres sont reconnues comme les plus riches en fer, etc., etc.

» Ce pays que je vous présente sous de si belles couleurs, vous étonnera par sa pauvreté relative et son peu de progrès, je dois vous en prévenir; cela peut dépendre un peu du caractère des habitants qui les pousse plutôt vers le métier des armes que vers la culture d'un terrain qui produit tout; mais le plus grand fléau de la Corse, ce sont les luttes électorales dont nous n'avons aucune idée en France.

» Chaque commune, chaque canton, le département entier, sont partagés en deux camps; quoi qu'on en dise, la politique générale n'y joue pas un grand rôle; on a M. Pierre ou M. Paul pour suzerain, et; selon son bon plaisir, on vote ou on décharge son fusil, dans lequel on oublie rarement de mettre du plomb. Avec des hommes violents, peu craintifs en général, imbus de certaines idées qu'ils sucent avec le lait, on peut s'attendre à tout.

» Ces forces vives mieux dirigées produiraient d'autres effets. Je voudrais vous en dire davantage, remettons la suite à un autre moment et voyez par vous-même. »

En parlant ainsi, mon compagnon de voyage me montra l'extrême pointe du cap de Corse, qui se détachait sur notre droite : à tribord, disent les marins. Bientôt nous aperçûmes distinctement la terre, ou plutôt la falaise rocheuse surmontée d'une tour qu'on me dit s'appeler la tour de Senèque, en souvenir du séjour qu'y fit cet illustre Romain, par ordre de Néron. Nous longeons ensuite la côte, en nous maintenant à quelques encâblures seulement, ce qui nous permet d'admirer une végétation luxuriante et quelques villages attachés aux flancs des collines.

Après vingt heures d'une agréable navigation, nous arrivons à Bastia et nous entrons dans le port, non encore achevé, quoique sa création date de 1846. Avant cette époque, le port se composait d'une petite crique naturelle creusée dans le roc par la nature et dominée par les hautes maisons de la ville. Le nouveau port, au nord de l'ancien, commence à changer l'aspect de la ville qui se porte vers le rivage où l'on construit égale-

Digitized by Google

ment la gare d'un chemin de fer, qui a été traité pendant quelque temps comme la quenouille de Pénélope.

Peu de chose à dire de la ville de Bastia qui a environ 25,000 âmes, le dixième de toute l'île; bâtie d'abord sur un roc et fortifiée, elle s'est étendue et s'étend tous les jours; vers le nord, le seul point propre aux constructions, on nous fait admirer le Palais de Justice, superbe monument qui ne date que d'une vingtaine d'années.

Après avoir passé un jour à Bastia, nous prenons la patache, qu'on appelle dans le pays la diligence, et nous nous dirigeons vers le sud. C'est ici que, malgré la poussière et les cahots du véhicule, il nous est donné de jouir d'une vue admirable.

A droite, des hauteurs presque à pic, où commencent à se montrer ces fameuses broussailles fournies et assez élevées, connues sous le nom de *maquis*, suivies plus loin de forêts de châtaigniers si gros, si grands, qu'on ne s'étonne pas d'entendre dire qu'un seul plant donne quelquefois 5 à 6 hectolitres de beaux marrons. A gauche, la mer et l'immense étang de Biguglia, sur lequel était assise autrefois la ville de *Mariana* (de Marius), qui a eu, dit l'histoire, plus de 100,000 habitants, alors qu'aujourd'hui il est difficile de voir les restes des bâtiments. Au centre, la route poudreuse, bordée par d'énormes aloès qui servent de clôture et qui poussent naturellement, dépassant la hauteur d'un homme. De temps à autre on coudoie la voie ferrée, que les derniers travaux ont avancée au point de faire espérer l'ouverture avant la fin de l'année.

Les villages se dessinent à mi-côte; ils sont tous bâtis sur des crêtes, et ressemblent à de vieilles demeures féodales, car ces points ont été choisis tout autant pour fuir la plaine malsaine, sans s'en éloigner, que pour se défendre au besoin, comme en Kabylie.

Nous atteignons ainsi le Golo, tellement réduit, que je ne puis comprendre comment il est si terrible en hiver, sinon, en songeant que, pendant environ 90 kilomètres, il réunit la plupart des torrents de la côte est.

Nous devons ici changer de direction, et nous diriger à l'ouest pour suivre la vallée du Golo. Je regrette de quitter le littoral, mais on me fait observer que ce que j'ai vu me représente à peu près ce que je pourrais voir dans cette direction, tandis qu'en m'enfonçant dans les gorges, je verrais un peu mieux la véritable Corse dans sa demi-sauvagerie. Je ne tarde pas à en convenir, voyant au-dessus de nos têtes ces nids d'aigles qui me paraissent inaccessibles.

A Ponte Nuovo (Pont Neuf), on me raconte la bataille qui fut livrée par Paoli aux troupes françaises, et à la suite de laquelle la résistance fut abattue. Paoli avait pris de bonnes dispositions en face d'un défilé qui paraissait impossible à franchir; il comptait sur l'appui des habitants du village dominant la rive

Digitized by Google

opposée; mais ceux-ci étant entrés en arrangement avec les Français, la défense perdit son appui, et la *furia francese* fit le reste. On me raconta aussi que Bernadotte assistait comme caporal à cette bataille, et l'on prétend même qu'il demanda en mariage une fille du village qui s'était rangé du côté des Français; mais celle-ci refusa la main d'un ennemi de la veille.

La critique historique, toujours impitoyable, dément, par l'examen de la chronologie, l'authenticité de cette anecdote. Mais quel rapprochement à faire, quand on songe que le futur roi de Suède aurait manqué de devenir le compatriote de Napoléon, avant de devenir le beau-frère de Joseph Bonaparte!

La diligence traverse *Ponte alla Leccia* (Pont au Chêne) au croisement de la route qui, de Calvi, va au centre de la Corse.

Nous voici à Corte, point central de l'île, au confluent de la Restonica et du Tavignano : encore un nid d'aigles, dont l'histoire fournirait des volumes; il me suffit de dire que Blanqui et plusieurs condamnés de juin 1849 y furent cloîtrés dans le château qui n'est autre chose qu'un énorme rocher, surmonté d'un vaste bâtiment.

Nous nous arrêtons seulement une heure à Corte : je regrette, plus que jamais, de ne faire que passer là où il y aurait tant à voir. On m'offre de me faire visiter l'usine où l'on taille des marbres d'une grande beauté, extraits des flancs de la montagne qui domine Corte à une faible distance; on me propose de faire l'ascension du monte Cinto et, enfin, de me présenter au frère d'un avocat général distingué que j'ai connu à Aix, et qui est sous-préfet à Corte; c'est un archéologue convaincu, et il a fait autrefois des fouilles intéressantes à Alesia, avec le baron Aucapitaine, officier enlevé trop tôt à l'armée et à l'archéologie. Je suis obligé de décliner ces offres, et je remonte dans ma patache.

Jusqu'à Venaco, route en corniche à l'instar de celle que nous suivons depuis plusieurs heures; mais après, la vue change, les hauteurs deviennent de plus en plus raides et abruptes. On me dit que nous avons sur notre droite le fameux *Niolo,* canton renommé par ses fromages et presque exclusivement habité par des bergers, car l'accès en est des plus difficiles. On y pénètre par des passages qu'on appelle *échelles,* et celles de Santa-Régina mériteraient d'être vues.

Nous traversons le torrent *Vecchio* sur un pont qui va d'un rocher à l'autre, et qui est d'une hauteur extraordinaire.

Après avoir dépassé Vivario, la route monte en zig-zag; nous descendons de voiture et nous allons d'un lacet à l'autre en quelques minutes, alors que la diligence fait un grand détour pour adoucir la pente.

Nous voici maintenant dans la fameuse forêt de Vizzavona, digne en tous points de sa réputation : des sapins de quoi mâter toutes les marines du monde, et quels sapins! Figurez-vous d'énormes champignons ayant plus de 20 mètres de fût, droits

Digitized by Google

comme des I et surmontés d'un panache vert; des chênes séculaires, et des bouleaux et frênes dont je n'avais jamais eu l'idée. Il y a des endroits où la route est réellement sous bois.

En débouchant sur le col, nous apercevons un petit fortin, occupé s'il vous plaît : mais, pour répondre à notre étonnement, on nous dit que les soldats qui occupent ce fort ne sont pas là pour le défendre, mais pour déblayer la route par les fortes tourmentes de neiges qui obstruent souvent tout à fait le col.

Le col dépassé, nous descendons à travers des précipices sans nombre, avec une vitesse qui ne manque pas de m'effrayer; mais on me rassure en me disant qu'on n'a jamais eu aucun accident à déplorer : les conducteurs conduisent tellement bien et les chevaux ont le pied tellement sûr qu'on roule à grande vitesse, comme en terrain plat.

Nous dépassons Bocognano, gros bourg très pittoresque; nous atteignons la Gravona dont nous suivons le cours presque jusqu'à Ajaccio. Nous sommes dans le chef-lieu du département, mais chef-lieu partiel, car il n'y a ici que le préfet; le commandement militaire est à Bastia, et la Cour d'appel, n'en déplaise aux journaux du continent, est installée dans cette dernière ville. C'est donc à tort qu'on m'a fait souvent lire : on nous télégraphie d'Ajaccio que la cour d'assises de cette ville a condamné ou acquitté tel ou tel.

C'est à Ajaccio que je dois me rembarquer, et le bateau part le lendemain. Je regrette de ne pas faire un plus long séjour dans cette ville charmante.

J'aurais voulu également faire une excursion dans l'arrondissement de Sartene; j'aurais voulu y aller par mer en me rendant à Propriano, petit port qu'un préfet avait pris un jour pour un maître d'hôtel, dans une dépêche devenue célèbre : « *A Sartene je descendrai chez Propriano.* »

Ajaccio est au fond d'un vaste amphithéâtre tourné au sud-ouest, ce qui lui donne un climat des plus doux en hiver et des plus tempérés en été; on y voit une grande quantité de villas, nommées ici cottages, assez fréquentées en hiver : elles le seraient bien plus sans cette maudite traversée de seize et dix-huit heures, que l'on pourrait réduire à cinq ou six heures, d'après ce que j'ai entendu dire par M. le député Astima, le brave colonel tout couvert de blessures. Il atteindrait ce but si cela dépendait de lui. C'est la Compagnie Morelli qui transporte les voyageurs de Marseille en Corse.

Le golfe d'Ajaccio est une des plus belles rades que nous ayons. Nos escadres de la Méditerranée y jettent souvent l'ancre en toute sécurité; et quand on arrive ou que l'on s'embarque, on est charmé par la vue de cette ville dont les maisons blanches, qui se mirent dans une mer bleue, forment une ceinture du plus bel aspect.

C'est d'ici que je veux vous adresser ces courtes notes, en

Digitized by Google

vous priant d'en excuser le décousu et la brièveté. Pour mieux dire, il aurait fallu avoir mieux vu et, surtout, avoir mieux condensé ses impressions.

X...,
membre de la Société de géographie de Bordeaux.

Ajaccio, le 22 septembre 1887.

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST.

SECTION DE BERGERAC.

Concours géographique.

Dans sa séance du 13 mars dernier, le Bureau de la Société de géographie de Bergerac, sur la proposition de M. Pauliet, inspecteur primaire, vice-président, a décidé qu'un concours géographique serait ouvert entre les écoles publiques de la circonscription qui désireraient y participer. Il a voté à cet effet une somme de 90 francs, soit 10 francs par canton, destinés à acheter deux prix, qui seraient attribués dans chaque canton aux deux meilleures copies. M. Labroue, principal du collège, a également demandé à la Société d'accorder à l'établissement qu'il dirige deux prix de géographie de la même valeur que ceux destinés aux écoles primaires. Le Bureau lui a également donné satisfaction, en élevant à 100 francs le crédit déjà voté.

Afin de ne déranger de leurs travaux habituels ni les maîtres ni les élèves, il a été décidé que chaque concours cantonal coïnciderait avec l'examen pour le certificat d'études primaires, et ferait l'objet d'une composition spéciale. La date du concours n'étant pas la même pour chaque canton, la Société n'a pu choisir un sujet unique, qui eût été donné à tous, indistinctement. Elle s'est bornée à décider qu'il serait choisi un sujet par canton, et a nommé une Commission, prise dans son sein, chargée du choix des sujets et de la correction des compositions. Cette Commission se composait de MM. Labroue, Pauliet, Rigaud et Laplace.

Avant l'ouverture de la session pour l'examen du certificat d'études, la Commission s'est réunie pour le choix des sujets. Après les avoir désignés, et d'un commun accord, il a été décidé que celui qui paraissait offrir le plus de difficultés serait attribué au canton de Bergerac, qui, à cause des écoles de la ville, montre une supériorité marquée. Cette préférence ne blessait en aucune façon la justice, puisque les élèves de chaque canton concouraient

Digitized by Google

entre eux, mais non avec les cantons voisins, qui avaient des sujets différents. Le but de la Société, en instituant le concours, avait été d'encourager dans toutes les écoles les études géographiques, et non de rechercher quelle était, sous ce rapport, la meilleure de l'arrondissement. Pour les cantons autres que celui de Bergerac, le sort a décidé de la répartition des sujets.

Chaque composition comportait une notice et une carte.

Les sujets ont été remis sous pli cacheté à M. l'Inspecteur primaire, chargé d'assurer la sincérité des concours. Du rapport de cet honorable fonctionnaire, il résulte qu'aucun élève n'a pu savoir à l'avance le sujet qu'il aurait à traiter, et que nul n'a eu de carte ou de texte géographique sous les yeux au moment de la composition. Les cartes murales des salles de classe ont été retournées. Le concours a donc été d'une sincérité absolue, et tous les élèves concourant ensemble placés dans la même situation.

La Commission s'est réunie le mardi 20 septembre, pour la correction des copies. Elle a tout d'abord constaté avec satisfaction que l'appel fait aux instituteurs et aux institutrices avait été entendu : elle s'est trouvée en présence de 142 compositions.

La correction a nécessité trois longues séances. L'examen des travaux présentés a prouvé que l'enseignement de la géographie est donné avec intelligence dans la plupart de nos écoles, tant rurales qu'urbaines. Un certain nombre de ces cartes, faites à la hâte et de mémoire, dénotent chez leurs auteurs une sérieuse connaissance de la question. Les notices étaient, en général, convenablement rédigées, vu le jeune âge des concurrents. Toutefois, la Commission a dû constater que les écoles des filles se sont montrées inférieures à celles des garçons, particulièrement pour ce qui regarde le tracé des cartes. Nous enregistrons cependant avec plaisir que, dans trois cantons, le premier prix a été obtenu par des filles.

Voici, pour chaque canton, le résultat du concours. La Commission n'a pas cru devoir se borner à publier les deux premiers noms : elle a accordé une nomination par cinq élèves.

Canton de Bergerac. — 42 COPIES.

1er Prix : FRUT (Jean), de l'école de Lamonzie-Montastruc (instituteur M. Dousset).

2e — CHORT (J.), de l'école de Mouleydier (instituteur M. Lamaud).

3e — COLLÈS (Gabriel), de l'école de Bergerac (faubourg) (instituteur M. Méneret).

4e — ROUSSILLE (Charles), de l'école de Bergerac (faubourg) (instituteur M. Méneret).

5e — VINCENT (Marcel), de l'école de Bergerac (faubourg) (instituteur M. Méneret).

6e — PARJADIS, de l'école de Creysse (instituteur M. Parjadis).

7e — MEYRIALLE (Paul), de l'école de Bergerac (ville) (instituteur M. Reclus).

8e — MAREILLE (Marie), de l'école de Queyssac (institutrice Mme Dumas).

Digitized by Google

Canton de Beaumont. — 18 COPIES.

1er Prix : TAILLARDAT (Elie), de l'école de Rampieux (instit^r M. Beauvié).
2e — LASSERRE (Elie), de l'école de Beaumont (instit^r M. Lamarque).
3e — LAMOTHE (Aladin), de l'école de Beaumont (instit^r M. Lamarque).
4e — MEYNIEL (Jules), de l'école de Beaumont (instit^r M. Lamarque).

Canton de Cadouin. — 10 COPIES.

1er Prix : LOMPECH (Louis), de l'école de Cadouin (instit^r M. Laplace).
2e — ROQUEJOFFRE (Louis), de l'école de Cabans (instit^r M. Rouvès).

Canton d'Eymet. — 7 COPIES.

1er Prix : DUBREUIL (Louis), de l'école de Rouquette (instit^r M. Marty).
2e — GROSSOLEIL (Ferdinand), de l'école d'Eymet (instit^r M. Duffau).

Canton d'Issigeac. — 14 COPIES.

1er Prix : CHAVAROCHE (Jean), de l'école de Saint-Aubin-de-Lanquais (instituteur M. J.-B. Laval).
2e — DESTHOMAS (Paul), de l'école de Faurilles (instit^r M. Desthomas).
3e — SAUVAGE (Jeanne de), de l'école d'Issigeac (instit^ce Mlle Michel).

Canton de Laforce. — 7 COPIES.

1er Prix : ROUBY (Rachel), de l'école de Laforce (instit^ce Mme Despeisse).
2e — SIMONDET (Louis), de l'école de Saint-Pierre-d'Eyrand (instituteur M. Breton).

Canton de Lalinde. — 18 COPIES.

1er Prix : RUAUD (Nancy), de l'école de Mauzac (instit^ce Mlle Malaroche).
2e — DÉCHARD (Joseph), de l'école de Lanquais (instit^r M. Gonthier).
3e — BOUCHÉ (Henri), de l'école de Couze (instituteur M. Emery).
4e — DÉCHARD (Jeanne), de l'école de Lanquais (institutrice Mme Méchinaud).

Canton de Monpazier. — 9 COPIES.

1er Prix : PAVIOT (Marguerite-Alida), de l'école de Capdrot (institutrice Mme Ratoré).
2e — DURGUEIL (Michel), de l'école de Monpazier (instituteur M. Lassagette).

Canton de Sigoulès. — 17 COPIES.

1er Prix : VERPRAT (Pierre), de l'école de Lamonzie-Saint-Martin (instituteur M. Vigier).
2e — SIMOUNET (Jean-Louis), de l'école de Gardonne (instituteur M. Simounet)
3e — RAYMOND (Théophile), de l'école de Gardonne (instituteur M. Simounet).
4e — BOUY (Alcide), de l'école de Sigoulès (instituteur M. Coudert).

Digitized by Google

La Commission, en terminant, adresse ses félicitations aux maîtres et aux élèves pour les résultats obtenus, et à M. l'Inspecteur primaire pour l'heureuse idée qu'il a eue d'organiser le concours.

Pour ce qui concerne le collège, les prix offerts par la Société de géographie ont été attribués aux élèves GRUVEL (Abel), de la classe de mathématiques élémentaires, et RIGAUD (Gustave), de la classe de rhétorique. — La Société de géographie de Bordeaux avait aussi mis à la disposition de M. le Principal deux prix de géographie, affectés à l'enseignement spécial. Ils ont été obtenus par STRUB (Georges) et SAINT-ARROMAN (Alexandre).

Le concours géographique a été le dernier acte de la Société de géographie de Bergerac pour l'année scolaire 1886-1887. Cette année a été marquée par d'intéressants travaux. Plusieurs conférenciers sont venus nous entretenir dans la salle du théâtre : M. le lieutenant Malleterre, le 26 mars, sur l'Algérie et le Sud oranais; M. Jollivet, le 8 mai, sur Madagascar; et M. Guillemare, inspecteur d'académie à Périgueux, le 28 mai, sur son voyage à l'île de la Réunion. Le *Bulletin* de la Société de géographie du Sud-Ouest a publié le compte rendu de ces conférences, sur lesquelles nous n'avons pas à revenir, autrement que pour offrir à MM. les conférenciers les remerciements de la Société de géographie. Nous les adressons également à la Société de géographie de Bordeaux, qui a bien voulu nous offrir les prix dont nous venons de parler, et qui ne manque pas une occasion de nous témoigner sa bienveillance.

Le Rapporteur, délégué de la Société de géographie de Bordeaux,
LAPLACE.

Bergerac, le 29 septembre 1887.

La Société de géographie de Lisbonne nous informe de la mort de son président, M. le conseiller Antonio Augusto d'Aguiar, ancien ministre d'État, pair du royaume de Portugal, professeur à l'École polytechnique et à l'Institut industriel et commercial de Lisbonne. Nous envoyons à la Société de géographie de Lisbonne l'expression de nos plus vives sympathies.

Le Gérant : J. MANÈS.

Bordeaux. — Imprimerie G. GOUXOUILHOU, rue Guirande, 11.

Digitized by Google

LES RÉSULTATS GÉOGRAPHIQUES DE LA SEPTIÈME CAMPAGNE DU HAUT-FLEUVE 1886-1887 (1)

MISSION DU OUASSOULOU

MM. le capitaine Péroz, chef de la mission; le sous-lieutenant Plat, officier topographe; le docteur Fras, mission scientifique.

I

La mission du Ouassoulou avait pour objet principal le renouvellement du traité signé, la campagne précédente, entre le capitaine Tournier et l'almamy Samory, notre puissant adversaire du Soudan, contre lequel nous avions dû soutenir une lutte acharnée durant trois ans. La guerre avait tourné au désavantage de notre ennemi; de sanglantes défaites lui avaient fait connaître le poids des armes françaises; mais il n'était pas épuisé, et pouvait tirer de son vaste empire de grandes ressources pour continuer les hostilités. Cependant, étant mieux instruits de la situation réelle de ce grand chef, nous savions où trouver des alliés contre lui, notamment le roi du Canadougou, Tiéba, son ennemi de l'est. Dès lors, le traité de 1886 pouvait être amélioré à notre profit. Il fallait d'ailleurs faire cesser certaines équivoques contenues dans ce traité et surtout délimiter d'une façon définitive la frontière sud de nos possessions du Soudan français. En conséquence, le lieutenant-colonel Gallieni donna au capitaine Péroz, connu de l'almamy, la mission de reprendre les négociations.

(1) Voir notre *Bulletin*, année 1887, n° 12, pages 353-378, et n° 18, pages 529-537.

Digitized by Google

Il lui adjoignit le sous-lieutenant Plat pour dresser la carte des pays parcourus, avec ordre d'étendre ses investigations géographiques sur tous les territoires placés sous la domination de Samory. M. le docteur Fras, de la marine, plus spécialement chargé de la partie scientifique, devait rapporter des collections sur les produits de ces régions, et compléter le personnel européen de la mission.

II

La mission organisée à Kayes et à Diamou partit de ce dernier point le 5 décembre 1886. Elle était précédée du prince Karamoko et de sa suite. Le prince devait, selon les instructions de M. Gallieni, le commandant supérieur, regagner promptement les états de son père, lui faire part de l'accueil brillant qu'il avait reçu en France, et lui exposer la force et les beautés de la civilisation de notre nation. Enfin, nous comptions sur l'intervention du prince pour expliquer à Samory que son intérêt et celui de ses états étaient de consentir le nouveau traité destiné à faire de lui un allié fidèle et à placer son empire sous notre protectorat.

L'avant-garde princière marcha lentement, et cette circonstance retarda la mission qui ne parvint que le 19 janvier 1887 à Danka, sur les bords du Niger supérieur. Là, nos envoyés attendirent neuf grands jours l'autorisation du chef soudanien de franchir le fleuve.

Le capitaine Péroz se porta enfin en avant et pénétra dans les provinces de Samory. Il visita successivement Togui (400 habitants), Kéniéba-Kouta (550 habitants), villages mandingues du Diouma-Abanta; puis Farin-Kamaya (100 habitants), Dialila (100 habitants), Konama (800 habitants), Sansando (2,000 habitants) et Dialiba-Koro, de la province de Diouma. Le chef de ce pays, Kamori, est un vassal pusillanime, redoutant son maître, et prêt à faire défection devant un pouvoir plus fort.

La mission longea ensuite le Milo, passa par Kéniéro (500 habitants), Dalaba (400 habitants), Fodé-Karia (600 habitants),

Digitized by Google

Tacilman (400 habitants), Kofoulani (250 habitants), Soïla (600 habitants), Bakonko-Kouta (150 habitants), Niafadié (700 habitants), Bangalan (450 habitants), Diangana (600 habitants), Karfa-Mourana (700 habitants), et arriva enfin à Kankan (5,000 habitants), capitale de la belle province du Baté. Cette ville, visitée en 1825 par René Caillé, est une puissante agglomération de cases jetées au hasard dans une vaste plaine. La ville est malpropre; le commerce y est actif. Le prince Karamoko vint à Kankan, au-devant de nos envoyés, avec une suite assez brillante.

Le capitaine Péroz eut la bonne inspiration de s'inquiéter du passage de René Caillé et de faire un cadeau à la famille indigène qui avait jadis hébergé notre compatriote.

Ce procédé eut la plus heureuse influence et valut à nos envoyés les sympathies de la population de Kankan.

La mission franchit ensuite le Milo et longea la rive droite de ce cours d'eau où est la province de Toron. Elle traversa Dabadougou (200 habitants), Ouloundougou (400 habitants), Sirasédougou (450 habitants), Tinti-Oulé (1,200 habitants), Bamakou (100 habitants), Sana (600 habitants); puis une suite de villages de cultures où sont réunis mille travailleurs appartenant au domaine particulier de Samory. Enfin, la mission entra dans Bissandougou, capitale que le grand conquérant a créée à côté d'un ancien village d'environ 800 habitants. Ce chiffre atteint 3,000 habitants, si on y comprend la maison de l'almamy et la suite des différents chefs.

On voit que cette région est peuplée d'une façon exceptionnelle pour un territoire africain. Sur 150 kilomètres, à vol d'oiseau, nous trouvons environ 20,000 habitants, ce qui ferait plus de 130 habitants par kilomètre courant. Il faut remarquer que nous sommes dans une riche vallée et sur un territoire que le souverain noir a peuplé du fruit de ses razzias; sans nul doute, il doit se trouver de grands vides sur les flancs de cette ligne.

Cette densité de la population n'est-elle pas le plus sûr indice de la fertilité du sol et de sa richesse agricole?

Digitized by Google

III

La maison de Samory s'était portée à 6 kilomètres au-devant de la mission.

Une foule bariolée, vêtue de ses plus belles étoffes, rendait les honneurs aux officiers français. On remarquait dans ses rangs un peloton de trente-quatre princes, fils de l'almamy, en âge de monter à cheval. Ces jeunes gens, vêtus de longues robes de soie, caracolaient sur leurs montures avec une réelle habileté.

Le lendemain, l'almamy reçut en personne nos envoyés. La réception fut très brillante. Le chef noir parut avec ses frères, ses conseillers et tous les personnages principaux de son empire; il déploya tout le faste de sa singulière cour. Il fut bienveillant, aimable, et donna des logements à tout le personnel.

Bissandougou mérite une description particulière. Cette capitale se compose de l'ancien village et de la résidence de l'almamy. L'ancien village ne diffère de ses pareils que par la largeur et la propreté des rues, le bien-être de la population. La résidence de l'almamy est une création récente sur un plan homogène. Les cases composant les habitations particulières du chef sont disposées en une double ceinture, laissant au centre une place vide très propre. Trois portes donnent accès à l'intérieur; un donjon, tour carrée placée sur un côté, domine le tout. Là, sont les logements des femmes préférées, la salle d'honneur, case énorme de 50 pieds de diamètre; puis des constructions diverses toutes soignées, bien qu'en terre et couvertes de paille. Cette sorte de palais indigène est entouré d'une large rue. Viennent alors les cases des nombreuses femmes légitimes et des principaux personnages de la cour. Ces constructions sont disposées avec ordre et séparées par des rues larges et propres. Enfin, viennent des agglomérations de cases plus négligées, où demeurent les sofas, soldats de l'almamy. En sa qualité de musulman, Samory a fait construire une vaste mosquée, couvrant 400 mètres de superficie, et dont

Digitized by Google

le toit est certainement d'une charpente remarquable. Nos envoyés furent émerveillés du soin apporté à tous ces édifices. Une place rectangulaire, plantée d'arbres alignés, entoure la mosquée; c'est là que tous les vendredis, après la prière, Samory donne audience à ses sujets, pendant que ses fils, à cheval, exécutent la *fantasia*.

Bissandougou a de beaux environs, bien arrosés et fort bien cultivés. A quelque distance et sans le bruit des armes, on se croirait dans le voisinage d'une belle colonie agricole.

IV

Nous n'entrerons pas dans le détail des négociations du capitaine Péroz. Il eut à lutter avec un chef habile, retors, difficile à convaincre, et orgueilleux au delà de toute idée. Le prince Karamoko fut très utile à nos envoyés, en engageant son père à accepter nos conditions. Cependant, un instant, tout espoir de traiter était perdu, et M. Péroz dut en référer au commandant supérieur qui, par une lettre énergique, fit entrevoir à Samory les dangers que courait son empire, s'il renonçait à l'amitié de la France. Samory, après bien des hésitations, signa enfin le traité du 23 mars 1887 qui place ses états sous notre protectorat, et nous abandonne la frontière du Niger et du Tankisso. Ce précieux résultat obtenu, la glace fut rompue avec notre ancien et terrible adversaire, et la mission quitta Bissandougou dans les meilleurs termes avec l'almamy.

Samory a accepté ce traité et semble vouloir l'exécuter, car il en a fait répandre les clauses et conditions dans les pays de la rive gauche qui lui obéissaient auparavant. Mais c'est peut-être là une bonne foi momentanée, et qui, à nos yeux, lui est commandée par la crainte d'être pris entre Tiéba d'une part et les Français de l'autre. On ne se trompera pas en affirmant que notre nouvelle frontière n'aura sa pleine sécurité que lorsque le poste de Siguiri sera construit.

V

Pendant leur séjour à Bissandougou, nos envoyés firent une

Digitized by Google

étude aussi complète que possible de l'empire actuel de Samory. Ce travail était difficile, car les indigènes étaient loin de mettre de l'empressement à éclairer nos officiers. Ils craignaient toujours que leurs divulgations ne leur attirassent les colères de l'almamy dont la police est active et sévère. Le capitaine Péroz est cependant parvenu à connaître les états obéissant à Samory et l'organisation que le chef noir leur a donnée. Nous résumons ici les connaissances que nous en avons.

Les possessions de Samory sont désignées sous le nom d'empire du Ouassoulou. Ses limites actuelles sont celles des provinces extrêmes, savoir : 1° à l'ouest, le Timini, le Lokko, le Tambaka, le Tamiso, le Houbou, le Morébélédougou, le Baleya, le Kolakonta, le Diouma, le Kéniéra; 2° au nord, le Manding, le Bana et le Baninko; 3° à l'est, le Kabadougou, le Ouorodougou et le Kentilédougou; 4° au sud, le Bouley, le Moursadougou et les frontières de la république de Libéria. La surface embrassée est d'environ 36,000 kilomètres carrés, et la population probable de 1,500,000 habitants. Les sujets de Samory sont, pour le plus grand nombre, des Mandingues, Malinkés et Bambaras. Comme dans tout le Soudan, on constate la présence de la race peule soit par ses métis, soit par des groupes restés purs; à l'ouest sont des Soussous; enfin, les Soninkés se rencontrent un peu partout, surtout dans les villages commerçants.

La religion de ces peuples est surtout fétichiste. Le souverain, sa cour, les chefs militaires et une partie du peuple sont musulmans. Samory vise même à la réputation d'un grand prophète : ses guerres, ses incursions chez les voisins ont pour point de départ la prétendue conversion des infidèles. En réalité, ce grand conquérant a passé plus de temps dans les camps que dans les mosquées, et sa vaste ambition a surtout pour objet la gloire et les richesses. De même, autour de lui, on est musulman parce que cela est « comme il faut », et que les formes du culte mahométan ont plus de noblesse que les sottes orgies des fétichistes. Ces gens-là ignorent profondément et le Coran et l'histoire de l'Islam. Les marabouts qui les ont instruits sont plutôt des jongleurs que des prêtres, et ne ressem-

Digitized by Google

blent en rien aux ardents apôtres de Mahomet que l'Afrique du nord et l'Orient voient surgir de loin en loin. Bon nombre de Malinkés sont cependant persuadés qu'en se faisant massacrer, pour procurer honneurs et richesses à Samory et à ses marabouts, ils travaillent à leur entrée dans le paradis de Mahomet.

Au point de vue géographique, l'empire du Ouassoulou couvre toute la région du Niger supérieur, est à cheval sur la ligne de partage des eaux de ce fleuve et des rivières qui coulent vers l'Atlantique et déborde même dans les bassins de ces dernières. Il se trouve ainsi en contact à l'ouest avec la république de Libéria, les possessions anglaises de Sierra-Leone, nos comptoirs du sud sénégalais, et avec le Fouta-Djalon; au nord, il confine aux états d'Aguibou, au Soudan français et à l'empire de Ségou; enfin, à l'est et au sud, il a pour voisin un puissant souverain noir, encore peu connu, le roi du Canadougou, Tiéba.

La constitution physique de cet immense territoire présente le caractère d'un vaste plan incliné dont l'arête supérieure, en arc de cercle, est la crête des monts Loma et du Fouta-Djalon, et le pied, les collines qui, de Bissandougou, vont vers l'est. Ce plan incliné présente des gradins constitués par des plateaux successifs. Aussi, peut-on diviser le pays en trois régions distinctes : les montagnes, les plateaux et la plaine. Les deux premières, plus près de l'équateur, mieux arrosées, présentent de nombreuses vallées et sont parcourues par un grand nombre de ruisseaux qui donnent naissance aux puissants affluents du Niger. Ces contrées ont la beauté et l'activité de végétation des pays équatoriaux; elles en ont la flore et tous les produits. La troisième présente beaucoup d'analogie avec le Soudan français, mais les plaines y sont plus étendues, la terre plus fertile et les produits plus abondants. D'ailleurs, il est un fait général facile à observer : c'est que, plus on approche vers le nord, plus la fertilité diminue; elle vient finir dans les sables du Sahara.

Les races humaines sont réparties en désordre sur ces trois régions. Cependant, d'une façon générale, les Bambaras sont au nord et à l'est; les Malinkés, dans le sud du Soudan fran-

Digitized by Google

çais; les Peuls appuient vers le Fouta-Djalon; les Soninkés sont dans les plaines et sur les voies commerciales. La captivité et les guerres ont d'ailleurs poussé les mélanges à leur extrême limite, et le désordre ethnographique est complet.

Nous ne pouvons encore fixer l'hydrographie du pays, mais nous connaissons le nom et le cours approximatif d'un certain nombre de grandes rivières qui donnent à ces chaudes régions un peu de fraîcheur et une réelle fertilité. Voici quelques notes sur ces cours d'eau :

Le Tankisso ou Bafing, notre nouvelle frontière du sud, affluent de gauche du Niger, a été longé par M. le sous-lieutenant Plat pendant 50 kilomètres; à son embouchure, il a 250 mètres de largeur, mais il se rétrécit vite; la mission l'a quitté en un point où il n'avait plus que 80 mètres. Sa navigabilité semble s'arrêter au gué situé au sud de Didi. Les rives sont très boisées, la couche de terre végétale est de plusieurs mètres.

Dialiba ou Niger. — La mission a suivi son cours pendant 60 kilomètres. Le cours du fleuve est embarrassé de bancs de sable qui rendront la navigation difficile. A la maigre, les gués présentaient seulement 1m20 et 1m50 de profondeur.

Le Yaudan, le Milo, le Fié, le Ouassoulou-Balé, le Mayel-Balével, le Bafiing et le Baguié sont autant de grands affluents de droite du Niger, dont plusieurs pourraient servir de voies commerciales entre les mains de populations plus industrieuses. Il y a bien des obscurités dans notre connaissance géographique de cet empire, et les explorateurs auront encore longtemps dans ce pays un champ ouvert à leur science et à leur activité.

VI

L'empire du Ouassoulou, fruit d'une rapide et brutale conquête, manque nécessairement d'unité. Malgré la main vigoureuse de Samory, les états séparés qui composent cet empire sont loin de former un tout bien assemblé; les tendances séparatistes sont visibles. Nos officiers n'ont pu recueillir aucune

Digitized by Google

notion sur le sanglant passé de ces populations, et leurs investigations n'ont pas franchi les souvenirs des vieillards encore debout.

La conquête d'El Hadj Omar est le point de départ de tous les récits présentant quelque valeur historique. Nous relatons ici les faits principaux intéressant ces contrées. Vers 1840, un jeune homme de Kankan, Mahmadou, se mit dans la suite du prophète El Hadj Omar. Il le suivit dans ses prédications et ses guerres, s'instruisit dans la double science des lois religieuses et du commandement des armées; puis, au siège de Dinguiray, il quitta son maître et revint dans sa ville natale travailler à sa fortune personnelle. Sa réputation l'y avait précédé, et il n'eut pas grand'peine, à la suite de prédications enflammées, à réunir une armée avec laquelle il réduisit les petits états d'alentour, et fonda sur la rive droite du Niger un État musulman dont Kankan devint la capitale. Lorsqu'il voulut étendre cet empire au delà du Ouassoulou, il se heurta contre Diéri, roi bambara, qui soutint contre les musulmans une guerre acharnée. Ces derniers, après plusieurs années de lutte, reculèrent, disent-ils, surtout devant la famine. Diéri, enivré par sa victoire, vient assiéger Kankan. Après quatre mois de siège, la place allait tomber lorsque Diéri fut tué dans un assaut. Son armée, privée de chef, se dispersa. Les musulmans firent de grands massacres et beaucoup de captifs.

Diéri disparu, Mahmadou resta le maître incontesté du pays; et, rendu plus sage par les dangers qu'il avait courus, il se consacra à l'organisation religieuse de ses états. Il mourut après dix ans de paix assurée à son pays.

Dianaboufarina Modi, son fils, lui succéda; mais, dans ses faibles mains, l'empire se disloqua; les chefs de province reprirent leur indépendance. C'est en vain qu'il leva une armée et qu'un de ses frères prit la campagne; cette armée fut vite dispersée par les Ouassoulonkés à Kanguéla (1858) et à Fokodéra. Désespéré, Modi fit appel aux Mandingues de Niagassola, dont la réputation militaire était alors incontestée.

Mambi Koulaba, chef de ce pays, vint avec ses guerriers;

Digitized by Google

mais il songea bien plus à piller pour son compte qu'à combattre pour la suprématie de Kankan. Lorsque le pays fut ruiné par ses bandes, Mambi Koulaba retourna à Niagassola.

Kankan, capitale ruinée, entourée de villages détruits, n'abrita plus qu'un chef déconsidéré, sans influence extérieure.

En 1865, la situation était la suivante :

Le Torong appartenait à Bitiké Souané qui régnait sur la province à 20 kilomètres de Kankan, se moquant du pouvoir de l'almamy de cette ville.

Sori Ibrahima, grand marabout, s'était taillé une principauté avec le Konia, le Sini, le Goukouma, le Torokoto et le Kabadougou; ce chef était puissant.

Un frère du mambi de Niagassola tenait le Diouma et interceptait le commerce de Kankan avec le Bouré.

Quant aux provinces éloignées, elles n'avaient plus le moindre souci du successeur du grand Mahmadou.

Cependant les Ouassoulonkés ayant envahi le Baté pour marcher ensuite sur Kankan, Modi trouva encore une armée que son frère, Moriba, conduisit à la bataille. Mais cet éternel vaincu le fut encore une fois et il rentra presque seul à Kankan.

Pendant que ces événements se passaient, un jeune ambitieux se préparait à intervenir. Servi par une grande intelligence, une bravoure brillante, un sens réel du commandement, une incontestable finesse, Samory comprit que, simple aventurier, il pourrait néanmoins dans ce désordre général se faire une grande situation.

Samory n'a pas de naissance, il est fils d'un simple dioula de Sanankoro.

C'est là un grand obstacle pour parvenir en tout pays, mais plus encore dans les tribus soudaniennes. Samory s'était donné, en rançon de sa mère, au grand marabout Sori Ibrahima.

C'est sous ce chef qu'il apprit la guerre et commença sa réputation. Sori, pressentant ses grandes qualités, voulait se l'attacher, mais Samory le quitta pour le roi du Torong. Bitiké n'eut pas à se louer de son acquisition. Son jeune général lui

Digitized by Google

enleva rapidement toute autorité. Les guerriers du Torong ne voulurent que ce dernier pour chef. C'est avec eux que Samory entra en campagne. Le Kounadougou fut enlevé et son chef tué à Bissandougou. Le Konia se donna au vainqueur. Dès lors, les rois du pays comptèrent avec cet audacieux aventurier.

Samory, voyant son armée grossir des meilleurs sofas des souverains environnants, augmenta ses projets et vint prendre Sanankoro, son lieu de naissance, qui se défendit durant six mois. Après ce coup d'éclat, le jeune conquérant, profitant de l'épuisement et de l'anarchie existant dans le Ouassoulou, conquit ce vaste pays autant par la politique que par les armes. Une alliance importante qu'il fit avec Mambi de Kangaba mit tout à fait Samory au premier rang des chefs soudaniens (1870).

Pendant que la puissance de Samory faisait des pas de géant, Kankan et son triste souverain voyaient la leur baisser de plus en plus. Les voies commerciales étaient fermées et la capitale sans transactions; la ruine totale apparaissait dans un bref délai. Kankan Modi résolut de frapper un coup vigoureux en contraignant le Sankaran, province devenue indépendante et hostile, à ouvrir les passages vers la côte et le Fouta-Djalon.

La guerre fut déclarée; Moriba entra de nouveau en campagne et réussit enfin à prendre un fort village, Bagué. Mais tous les ennemis de Kankan se réunirent et vinrent assiéger son armée dans sa position conquise. C'était la dernière ressource de Kankan. Modi désespéré pensa alors à Samory et l'appela à son secours, lui envoyant un fort cadeau en gros d'or.

Un traité d'alliance entre les deux chefs fut conclu, stipulant que chacun d'eux aiderait l'autre dans l'exécution de ses projets. Pour Kankan Modi, il s'agissait de rétablir la libre circulation du commerce, afin de rendre à sa ville son ancienne splendeur; quant à Samory, il négligea de formuler ses intentions. Les nouveaux alliés allèrent débloquer Moriba, dévastèrent le Sankaran et prirent le Diouma et le Baté-Makana. Au partage, Samory ne laissa à son allié que le petit Baté-Makana, et encore il garda en captivité la moitié de la population de ce dernier pays, pour la faire servir à ses achats de chevaux.

Digitized by Google

Son timide allié s'inclina.

Tandis que cette expédition avait lieu, le marabout Sori Ibrahima avait songé à reprendre les chères provinces que Samory lui avait ravies. Il envoya ses deux fils avec deux armées pour les conquérir et aussi pour couper la retraite à Samory, quand celui-ci voudrait regagner ses états. Samory demanda alors des contingents au chef de Kankan pour cette nouvelle guerre; mais son récent allié prétexta de sa foi religieuse pour ne pas attaquer un saint marabout comme Sori Ibrahima. Samory n'insista pas et envoya deux de ses frères contre les fils de Sori. Ces derniers furent battus, faits prisonniers et mis à mort.

Cette campagne faite, Samory gonflé d'orgueil intima à Kankan Modi de venir à Bissandougou lui demander pardon pour avoir manqué à la foi jurée, en refusant les contingents réclamés en exécution de leur traité d'alliance. Il lui prescrivait, en outre, de se déclarer son vassal. Les fils du grand Mahmadou et ses guerriers furent indignés et répondirent qu'ils préféraient mourir plutôt que de consentir à une pareille humiliation. Samory, satisfait de ce refus, commença les hostilités contre Kankan et le marabout Sori Ibrahima qui naturellement s'était prononcé pour cette ville et voulait venger la mort de ses fils. Après dix mois de siège, Kankan était enlevé et tous les villages du Baté soumis. Mais si la victoire était complète de ce côté, il n'en était pas de même par rapport à Sori Ibrahima.

Le général que Samory avait chargé de combattre son ancien maître était battu et ses guerriers massacrés. Samory fondit alors sur Sori Ibrahima, l'écrasa dans une bataille de trois jours, et le fit mourir en captivité.

Après cette victoire décisive, le nouvel empire était fondé. L'audacieux parvenu prit le titre d'almamy et d'Emir el Moumenin, se donna une cour, organisa ses états, et fit continuer la conquête par ses frères et ses généraux, n'intervenant que très rarement de sa personne. Il semble acquis que l'empire du Ouassoulou est arrivé à l'apogée de sa puissance. Vers l'ouest, Samory ne peut songer à déposséder ni la répu-

Digitized by Google

blique de Libéria, ni les Européens de la côte, ni enfin l'almamy de Timbo avec lequel cependant on dit qu'il a songé à se mesurer. Au nord, à la suite de quelques escarmouches, il a renoncé à la lutte avec Aguibou, et trois campagnes successives contre les Français doivent lui apprendre qu'il ne peut rien de ce côté; au surplus, le traité du 23 mars 1887 le rejette définitivement sur la rive droite du Tankisso et du Niger. Au nord-est, le conquérant sera arrêté par les talibés d'Ahmadou, qui constituent une armée dont il aura difficilement raison. Il ne reste plus comme carrière à son ambition que les régions de l'est et du sud, qui sont restées mystérieuses pour nous. Cependant les dernières nouvelles parvenues au Soudan disaient qu'une armée de Samory était gravement compromise avec le roi du Canadougou, Tiéba, et qu'il essuyait défaite sur défaite de ce côté. L'étoile de l'orgueilleux almamy est en voie de pâlir.

VII

Le récit de la prodigieuse fortune de Samory, le père du prince Karamoko venu à Paris l'an dernier, nous fait connaître les origines de l'empire actuel du Ouassoulou. Le capitaine Péroz y joint ses observations sur l'organisation rudimentaire que le conquérant a donnée à cet empire. Les 160 provinces réunies sous la domination de l'almamy ont été divisées en dix grands commandements ayant chacun à leur tête, soit un frère du souverain, soit un général de grande réputation.

Ces grands commandements sont disposés en secteurs autour des quatre provinces centrales dont le premier ministre conserve l'administration sous la direction de Samory. Ce noyau constitue en quelque sorte le domaine particulier de la cour; les populations y sont exemptes de toutes charges publiques, à l'exception toutefois de l'obligation d'héberger les troupes.

Chaque grand gouverneur a son chef de guerre, un lieutenant, un marabout et le groupe indispensable des griots.

Ces personnages forment une manière de conseil dont les décisions font autorité dans l'étendue du grand commandement,

Digitized by Google

tant au point de vue civil qu'au point de vue militaire. Ils ont sous leurs ordres, pour faire exécuter leurs volontés, les anciens chefs de provinces du pays ayant fait leur complète soumission, et qui, à ce prix, ont pu conserver l'héritage de leurs pères. Enfin, dans chaque village, un chef responsable assure le détail des ordres du gouverneur.

Cette hiérarchie est assez bien observée. Le gouverneur vit du butin fait à la guerre et des dons de ses administrés; il est permis de croire que ces dons ne sont pas toujours volontaires. Les chefs de provinces et de villages n'ont d'autres ressources que leur fortune personnelle.

La justice est rendue par les assemblées de village ou de province, par le gouverneur ou par l'almamy lui-même. Cette manière de procéder crée une hiérarchie dans les tribunaux; les menus délits ne dépassent pas les provinces; l'almamy ne s'occupe que des crimes d'État ou de certains faits qui arrivent indirectement jusqu'à lui. Le fouet, l'amende, la captivité sont les châtiments les plus ordinaires; la mort n'est guère ordonnée que dans les crimes politiques, mais alors la sentence est promptement exécutée. L'armée est recrutée en prélevant le dixième des hommes en état de faire campagne; la durée du service ne dépend que du bon plaisir de l'almamy. En temps de grande guerre, il peut être prélevé un homme sur deux. Ces guerriers ne restent pas toujours dans le rang; ils vont, à la saison, cultiver et récolter leurs moissons. Cette règle cesse évidemment quand une campagne se poursuit toute l'année.

A côté de ces levées, il existe un noyau permanent de soldats de profession entretenus par le souverain et ses dix chefs de commandements. Ces soldats, appelés *sofas*, constituent l'appui principal du pouvoir impérial fondé sur la force. Ils se composent de captifs dressés à la guerre dès leur jeune âge et de volontaires libres, jeunes gens de toutes classes, avides d'aventures et de pillages. Chaque gouverneur a ses *sofas* et peut faire des opérations isolées sur les marches de l'empire. En cas de grande expédition, Samory réunit plusieurs de ces armées et en désigne le chef suprême. Ainsi, en 1884-1885, il avait

Digitized by Google

lancé contre nous trois de ses grands commandants, ses trois frères, tandis que lui avait une quatrième armée en réserve. On peut évaluer à 4 ou 5,000 hommes l'effectif d'une de ces armées.

Le commandement en sous-ordre est assuré par des chefs de 1,000, 100 et 10 hommes. Les chefs de 100 hommes et au-dessus sont à cheval; le reste de la troupe est à pied. L'armement de ces fantassins est le mauvais fusil à pierre vendu par les Anglais de Sierra-Leone; ils ont en outre un sabre grossier dont ils se servent moins au combat que pour les besoins du bivouac.

La cavalerie est une troupe composée de jeunes gens de bonne condition, assez riches pour s'acheter un cheval et un ou plusieurs serviteurs. Ils se joignent à l'armée pour certains exercices et, au moment de la guerre, ils se mettent avec leur chef préféré. Indépendamment de ces volontaires, Samory possède environ 1,000 cavaliers qu'il entretient directement.

La garde personnelle de Samory est la meilleure partie de son armée; on peut l'évaluer à 1,000 guerriers accomplis, élevés autour de lui, fanatiques de leur maître, prêts à tous les sacrifices.

Ces jeunes hommes fournissent des cadres aux levées en masse. Ce sont eux qui commandent les groupes de 10, 100 et même de 1,000 hommes. Ils servent également d'instructeurs dans les manœuvres. Les cavaliers ont à peu près le même armement que les fantassins : fusil à pierre et sabre.

Dans la garde de Samory, on constate une quarantaine d'armes à tir rapide et quatre espingoles de douaniers achetées au commerce anglais.

Les gardes du corps de Samory ont seuls un uniforme : chechia et ceinture rouge, sarreau et pantalon noir.

Cette armée a une tactique qui lui est propre. Les marches se font d'une façon un peu désordonnée; chaque soldat se tient dans le voisinage de son chef, mais il n'a d'autre obligation que d'arriver à l'heure; l'ordre de marche est inconnu. L'armée n'a pas non plus de tactique de stationnement; elle bivouaque

Digitized by Google

et se cantonne un peu à la diable. Dans les manœuvres, c'est différent : les hommes sont sur trois, six et douze rangs, alignés et formant des masses compactes. Pour l'exécution des feux, le rang qui a tiré démasque celui qui est derrière et va charger ses armes à l'arrière. Dans la garde, on exécute même des feux de salve.

Les commandements se font à son de trompe pour se porter en avant et en retraite.

Les rassemblements sont ordonnés par les tam-tams; les guerriers, dit-on, connaissent très bien le son du tam-tam de leur chef. Or, chaque chef a le sien.

En campagne, l'infanterie est précédée d'une avant-garde et de toute la cavalerie, qui se répand au loin sans grande méthode; mais elle n'en éclaire pas moins l'armée. Sur le champ de bataille, l'infanterie est au centre, la cavalerie aux ailes. Durant l'action, la tactique consiste à faire avancer les ailes, à donner à la ligne la forme d'un croissant, afin d'envelopper l'adversaire.

L'almamy nourrit son armée, en temps de paix, à l'aide des récoltes des champs que chaque village cultive pour lui. En temps de guerre, les guerriers emportent quelques vivres qui, une fois épuisés, sont renouvelés, s'il est possible, dans le pays.

L'alimentation n'est nullement assurée, et bon nombre de campagnes sont arrêtées faute de vivres; des armées sont décimées par la famine.

Religion. — Il n'existe d'autre organisation religieuse que celle créée par les marabouts et les sorciers fétichistes. En ce qui concerne ces derniers, il serait trop long de décrire le détail de leurs jongleries, restées encore assez obscures; il ne faut pas nier cependant l'influence de ces gens-là sur des populations superstitieuses, ignorantes et avides de surnaturel. Chaque village possède deux ou trois de ces singuliers pontifes, dont le pouvoir occulte est assez fort pour peser sur les déterminations des habitants et se faire nourrir dans la paresse. Les marabouts des villages ne leur sont guère supérieurs; ils

Digitized by Google

savent simplement faire le solam, déchiffrer péniblement quelques versets du Coran, et légiférer en matière de mariages et d'héritages.

La plupart d'entre eux composent avec les anciennes croyances fétichistes, et leur religion n'est qu'un ridicule assemblage du Coran et de la sorcellerie. Cependant, auprès des grands chefs, et surtout à la cour de Samory, on voit des marabouts plus instruits, capables de lire des lettres, d'y répondre, et d'instruire les fils de famille et de jeunes *talibés*.

Ces derniers marabouts sont très écoutés dans les conseils, ont un prestige personnel, acquièrent des richesses et obtiennent de hautes situations politiques. Certains, en se faisant chefs d'armée, arrivent à gouverner des provinces. M. le capitaine Péroz a vu à Bissandougou, auprès de l'almamy, des écoles arabes bien organisées, fréquentées par les princes et les fils de chefs. Tous les jours, les enfants de la cour allaient lire à haute voix — on pourrait dire hurler — l'arabe écrit sur de petites planchettes. Les plus âgés copiaient servilement des pages entières du Coran.

Samory, lui-même, comme un nouveau Charlemagne, s'exerce à l'écriture et surveille, avec une sévère attention, les progrès de ses fils et des autres élèves. Il est certain que ces embryons d'école forment des jeunes gens supérieurs à ceux des villages fétichistes. Il suffit de comparer un talibé, grave et digne, avec un turbulent et sauvage fétichiste, pour constater que le premier est presque un civilisé à côté du second.

Impôts. — L'almamy, en dehors des quelques provinces placées près de lui, n'a guère organisé un système suivi d'impôts. Dans les gouvernements éloignés, chaque chef opère à peu près à sa guise; et la conquête est si récente que ce sont encore les procédés de la guerre qui sont en usage.

Les ressources de la cour consistent, pour le domaine du roi, dans la dîme perçue sur l'or des mines du Ouassoulou, les droits prélevés sur les caravanes, le fruit des razzias lointaines, et aussi dans les récoltes des champs que l'almamy fait cultiver, dans

Digitized by Google

chaque village de ses états, par des corvées prises sur les habitants. En dehors de ces règles, le bon plaisir et les exactions tiennent une grande place.

L'esquisse de gouvernement que nous venons d'exposer, malgré son imperfection, n'en fait pas moins honneur à Samory qui, somme toute, n'a copié personne et a tout créé par lui-même. Dans les provinces qu'il a sous son commandement, il règne de l'ordre et de la sécurité.

Ces pays sont prospères. Si Samory n'était pas entraîné par son insatiable ambition dans la tourmente de la conquête, peut-être pourrait-il fonder enfin un gouvernement stable dans ses états. Mais bien qu'arrivé à une grande puissance, son souci dominant est d'augmenter ses territoires. Sa main vigoureuse, sa politique cruelle, car le bourreau ne le quitte jamais, retiennent dans l'obéissance tous ces peuples épars; mais dès qu'il est en campagne, les ressorts se détendent; qu'il disparaisse, et l'empire du Ouassoulou se disloquera. Ses fils, ses généraux se disputeront les lambeaux de ce vaste héritage, et nous craignons bien pour les malheureux Soudaniens que les guerres incessantes qui les déciment ne soient pas à la veille de prendre fin.

VIII

Les travaux des officiers de la mission du Ouassoulou ne se sont pas bornés aux questions politiques et géographiques; M. le docteur Fras, pendant que MM. Péroz et Plat s'occupaient l'un du traité, l'autre de la carte, faisait de précieuses études scientifiques.

Dans un rapport très étendu il a consigné ses observations sur divers points intéressants :

1° La géographie et la topographie médicales, l'hydrologie et la constitution du sol;

2° La climatologie : ses tableaux d'observations météorologiques sont très complets;

3° L'histoire naturelle : géologie, faune et flore;

4° L'anthropologie, l'ethnographie, la pathologie et l'hygiène.

Digitized by Google

Ce rapport, trop étendu pour être placé ici, devrait être divulgué au public; nous pensons que le docteur Fras ne négligera pas de faire connaître aux diverses sociétés scientifiques ses découvertes sur les minéraux, animaux et végétaux du Soudan français.

En résumé, la mission du Ouassoulou, par son traité avec Samory, a considérablement étendu l'influence française. Ses levés topographiques et ses investigations sur le Niger supérieur ont soulevé une partie du voile qui nous dérobait la connaissance du mystérieux empire de Samory; enfin, par ses travaux scientifiques, elle a complété certains travaux ébauchés sur des questions importantes, telles que la climatologie, l'anthropologie et l'histoire naturelle.

Elle a rapporté des collections qui ont été déposées à l'Exposition permanente des colonies et pourront être examinées par nos industriels et nos négociants. J. VALLIÈRE.

Notes sur le Cambodge (1).

(Suite et fin).

Les Cambodgiennes, jeunes, sont gentilles et gracieuses; mais dès l'âge de vingt ou vingt-cinq ans, leurs membres se développent et leurs traits grossissent. Leur costume est à peu près le même que celui des hommes. Même sampot, moins le caleçon. Une écharpe coquettement jetée sur le corps laisse les épaules et les bras nus; elle sert beaucoup moins à cacher les seins qu'à les soutenir. Dans sa démarche fortement cambrée, la femme kmère porte ses seins en avant, sans s'occuper s'ils sont nus ou couverts. Comme l'homme, elle porte les cheveux courts, taillés en brosse. Elle porte peu de bijoux: des boucles d'oreilles un peu lourdes, et quelquefois un collier fait de petits cylindres d'or et d'argent, enfilés dans un cordon.

Les enfants des deux sexes, jusqu'à six ou sept ans, courent tout nus, les cheveux rasés à l'exception d'une simple mèche

(1) Voir notre *Bulletin*, année 1887, n° 4, p. 97-108, et n° 19, p. 545-553.

Digitized by Google

tombante ou relevée en tresse, sur le sommet du front, par une épingle et agrémentée d'une fleur. Une petite plaque d'argent ou de cuivre, découpée en feuille de banian, et maintenue à la ceinture par une chaînette de même métal, fait l'office de la feuille de vigne de nos marbres.

Le mobilier cambodgien est également fort sommaire. Quelques nattes en rotin, et des oreillers en coton, voilà la literie. De petits coffrets en bois pour les sampots; de grands plateaux de bois ou de cuivre, des bols en cuivre ou en porcelaine, voilà pour le service de la table. La batterie de cuisine se compose d'un fourneau en terre et de quelques marmites également en terre, pour cuire le riz. Enfin une boîte à bétel avec ses accessoires, et des crachoirs en terre ou en cuivre complètent cet ameublement.

Si nous ajoutons à cela une charrette à bœufs ou à buffles, une charrue, une herse, un mortier en bois pour décortiquer le paddy, une chaudière en fer pour la cuisson du sucre de palme, un métier à tisser, une pirogue et quelques filets, vous aurez le matériel agricole et industriel du Cambodgien.

Chez les gens riches, les plats, les boîtes à bétel, les crachoirs eux-mêmes sont en argent. A la cour, ils sont en or.

Les gens riches mettent surtout leur luxe à posséder des femmes, des esclaves, des éléphants. La polygamie est donc largement pratiquée, elle admet d'ailleurs la suprématie de l'épouse légitime. Je ne parlerai pas de l'esclavage (1), qui ne revêt pas au Cambodge le caractère odieux que nous lui connaissons dans d'autres pays de l'Afrique ou de l'Amérique.

Les éléphants sont nombreux. J'ai dit le service qu'ils nous ont rendus comme bêtes de somme dans nos expéditions militaires.

Tout le monde connaît cet énorme animal, un des plus intelligents qne l'homme ait domptés. Sa force, la sûreté de son pied rendent ses services précieux; ses défenses sont l'objet d'un commerce important. L'éléphant, par son caractère, ses mœurs, ses prouesses même, est l'objet d'une foule de légendes. Il se reproduit peu à l'état domestique, aussi est-il l'objet de

(1) Voir à ce sujet le *Bulletin* n° 4 de 1887.

Digitized by Google

chasses intéressantes. L'éléphant privé est alors un puissant auxiliaire pour la capture de ses congénères vivant à l'état sauvage.

Mais cette chasse n'est pas sans danger pour celui qui s'y livre. La femme du chasseur est tenue à une grande réserve; elle doit faire abnégation de tout acte de coquetterie, c'est-à-dire ne pas couper ses cheveux, ni s'oindre d'huile, ni donner de coups de canif dans le contrat. Chacune des fautes qu'elle commet apporte à son mari quelque dommage dans ses entreprises cynégétiques. Si l'éléphant captif, en se débattant, tracasse les éléphants privés, c'est que la femme au logis est infidèle; si les liens se rompent, elle aura coupé ses cheveux; s'il glisse et tombe, elle a dû s'enduire d'huile.

Telle est la croyance générale, et la loi veut que la femme adultère, condamnée à mort, périsse foulée aux pieds par un éléphant.

L'éléphant est très friand de canne à sucre, aussi les moralistes indigènes prétendent que laisser une jeune fille seule avec un garçon, c'est faire garder un champ de cannes à sucre par un éléphant.

La possession d'un éléphant blanc ou d'un éléphant de très haute taille était jadis, chez les peuples de l'extrême Orient, considérée comme le palladium d'une grande puissance. On raconte qu'un jour l'empereur de Chine envoya à la cour du roi kmer un éléphant de huit coudées de haut pour le faire combattre contre un des siens. La nation de l'éléphant vaincu devait reconnaître la suzeraineté de celle du vainqueur. Le roi kmer était fort perplexe, lorsque son bouffon, sorte d'Esope ou de Triboulet, se fit fort de le tirer d'affaire. Il avisa dans les écuries du palais un jeune éléphanteau qui tétait encore sa mère. Il le fit mettre à part et priver de sa nourrice jusqu'au jour du combat, où il le fit lâcher sur le champion de la Chine. Le jeune animal, croyant apercevoir sa mère, se précipite entre ses jambes, cherchant à téter. L'énorme bête, peu familiarisée avec ce genre d'exercice, prit peur et s'enfuit, à l'ébahissement général des spectateurs.

Digitized by Google

Le Cambodgien est très frugal, il se nourrit de riz, mange du poisson et boit de l'eau. Comme la plupart des peuples de l'Orient, il fait usage d'un masticatoire composé d'un peu de chaux roulée dans une feuille de bétel, et d'un quartier de noix d'arec. Ce masticatoire provoque une abondante salivation, teint la salive en rouge, et oblige le chiqueur à avoir à côté de lui un crachoir, de forme élégante du reste, et sans lequel le mobilier de la case est incomplet. Tout le monde, hommes, femmes, enfants, mâche le bétel et fume la cigarette, celle-ci roulée généralement dans un fragment de feuille de bananier. Au palais, les dames roulent leurs cigarettes dans des pétales de fleur de lotus blanc. Il n'est pas rare de voir des mères mettre leur cigarette à la bouche du bambin qui vient de quitter le sein.

Fumer l'opium au Cambodge est un luxe que se paient seuls les gens riches. Il s'y fume d'ailleurs comme en Chine. C'est la même façon de préparer la pipe, et avec les mêmes accessoires. L'opium a l'aspect et la consistance d'un sirop brun foncé et très épais. Une série de coctions et de pétrissages, faits à l'aide d'une longue aiguille et d'une petite lampe à cheminée tronconique, permet de transformer une goutte de cet opium en une boulette de la grosseur d'un petit pois. Cette boulette est alors fixée par simple pression du doigt à l'orifice du fourneau de la pipe, et percée suivant l'axe de cet orifice, avec l'aiguille déjà mentionnée. Ces dispositions prises, le fumeur maintient le fourneau de sa pipe sur la cheminée de la lampe, et aspire à longs traits la vapeur aromatique de l'opium.

Beaucoup de gens se font illusion sur les effets de l'opium. Pour éprouver les jouissances du fumeur, il faut fumer tous les jours, 20, 30, et plus encore de ces pipes, et cela pendant plusieurs mois. Alors seulement le cerveau commence à éprouver ces jouissances que nous dépeignent les poètes orientaux. Alors aussi commence pour le fumeur la décadence morale et physique; ses facultés s'étiolent, et une prompte décrépitude s'ensuit.

Le Cambodgien est timide et indolent. Il est habile aux

Digitized by Google

exercices de la nage et du bâton. Il aime passionnément les régates, les courses de char, les combats de coq, le jeu de balle en rotin, qu'il renvoie adroitement du pied, du genou, de l'épaule, de la tête, du coude, jamais de la main.

Rien n'est plus calme que l'intérieur d'un ménage; le mari est toujours convenable avec ses femmes; il ne leur parle jamais sur un ton élevé et ne les brutalise jamais.

Les femmes sont généralement fidèles et bien élevées. La considération et les égards dus aux femmes sont, paraît-il, recommandés par les législateurs indoûs. « Partout où les femmes sont honorées, disent-ils, les divinités sont satisfaites; mais lorsqu'on ne les honore pas, les actes pieux sont stériles. » La religion des Kmers est basée sur la doctrine douce et pure du Bouddha. Ils adorent également toutes les divinités du panthéon brahmanique.

Tout ce qu'un sol abondamment arrosé et maintenu à la haute température des tropiques peut produire se trouve au Cambodge. De la longue liste que la flore de ce pays comporte, je ne citerai que quatre exemples :

Le bambou, graminée géante, type idéal de la force et de la grâce, dont le stipe aérien s'agite au moindre souffle. C'est la plante caractéristique des paysages de l'extrême Orient. On ne comprend pas plus l'Indo-Chine et la Chine sans le bambou que sans le riz.

Le bananier au feuillage luxuriant, plante merveilleuse qui, sur la même surface, fournit plus d'aliment que tout autre végétal, et cela presque sans travail.

Le cocotier, le rotin; ces végétaux offrent des ressources infinies, se prêtent à mille usages divers; ce sont des végétaux essentiellement domestiques.

La faune est aussi variée que la flore est riche; j'ai déjà cité l'éléphant et autres animaux domestiques.

Parmi les animaux qui vivent à l'état sauvage, le tigre marche au premier rang. A tout seigneur tout honneur! Ce redoutable carnassier est en Orient ce que le lion est dans les solitudes de l'Afrique : le roi des animaux; voici comment :

Digitized by Google

Un roi, sa femme, son astrologue et ses quatres ministres partirent un jour pour un lointain pèlerinage; au retour, ces sept pieux pèlerins s'égarèrent. Bientôt, les vivres manquèrent. On tint conseil. Il fut résolu que tous les sept se métamorphoseraient en un seul animal suffisamment agile et vigoureux pour subjuguer les autres animaux. Le roi fut la tête, la reine le corps, l'astrologue la queue, les quatre ministres les quatre membres. Cet animal fut le tigre, dont le regard majestueux évoque l'origine. Son corps, par son allure souple et gracieuse, rappelle la tournure élégante de la femme; sa queue, toujours agitée, semble consulter l'horizon; c'est l'astrologue; et de fait, dit la légende, le tigre se dirige toujours du côté où elle est tournée. Les quatre membres sont les quatre ministres, toujours prêts à exécuter les ordres du roi.

Bien que le tigre soit commun, on le rencontre très rarement; il ne sort que la nuit. Les nombreux ruminants qui peuplent les forêts lui fournissent une pâture abondante. Il n'attaque jamais l'homme. On le dit très friand de la chair du paon.

Parmi les oiseaux, les plus communs sont aussi les plus utiles; je citerai le corbeau, le vautour et le marabou, ou cigogne à sac, qui remplissent un office salutaire en purgeant le sol des immondices et des détritus animaux. A peine une bête quelconque, blessée ou malade, est-elle tombée que des nuées de corbeaux accourent de tous les côtés à la fois; puis, un à un, des vautours au col pelé descendent en tournoyant des hauteurs les plus élevées du ciel, et bientôt, semblables à un troupeau, ils se disputent en se bousculant les lambeaux de chair arrachés à leur victime. C'est pendant cette besogne que l'énorme marabou vient prudemment se percher dans le voisinage. Quand les rangs des vautours repus viennent à s'éclaircir, il s'approche silencieux et grave pour consommer l'œuvre de ses prédécesseurs rapaces. La voracité du marabou est telle que des personnes m'ont raconté en avoir vu saisir de leur bec large et puissant, et engloutir presque d'un trait, de malencontreux corbeaux assez peu méfiants pour avoir voulu picorer à leur table.

Digitized by Google

Au mois de septembre de l'année dernière, j'eus l'occasion de faire avec le colonel Badens, commandant supérieur des troupes, un intéressant voyage aux fameuses ruines d'Angkor. Angkor est situé à l'extrémité septentrionale du grand lac, en territoire siamois. Nous étions quatre : le colonel Badens, le lieutenant Fraysse, le R. P. Guédon, missionnaire apostolique, et votre serviteur.

C'était aux grandes eaux. Nous remontâmes, à bord d'un steamer des Messageries fluviales, le bras du lac jusqu'à Kompong-Chnang, dernier point habité du puissant cours d'eau qui unit Phnom-Penh au grand lac. Kompong-Chnang signifie : *rivages des marmites*. C'est, en effet, le centre de l'industrie florissante de la poterie. Ses marmites, ses fourneaux sont répandus au Cambodge et dans toute l'Indo-Chine. Kompong-Chnang est remarquable par ses maisons, construites sur de grands et épais radeaux de bambou fixés à des pieux par de longs rotins, ce qui permet à cette ville flottante de suivre le mouvement d'ascension et de baisse des eaux.

Au sortir de Kompong-Chnang, on entre dans un labyrinthe inextricable de forêts inondées; puis, tout à coup, s'ouvre un large horizon; c'est le Viel-Phoc, *la plaine de boue,* ainsi appelée parce qu'aux eaux basses elle forme un seuil de vase liquide à l'entrée des grands lacs.

Au delà se profilent quelques montagnes d'un vert sombre.

Un vestibule de forêts inondées fait communiquer le Viel-Phoc avec le grand lac. Cette immense nappe liquide de 10 mètres de fond, qui se prolonge bien au delà de l'horizon sous une forêt noyée, n'offre plus à la saison sèche qu'un blanc d'eau de moins d'un mètre, où grouillent des quantités fabuleuses de poisson. Pendant trois mois, le lac devient un centre industriel considérable. Trente mille individus se livrent à une pêche miraculeuse dont le produit séché, salé, transformé en huile ou en saumure, est exporté dans toute l'Indo-Chine et au delà jusqu'en Chine.

Après toute une nuit de navigation monotone, on aperçoit à l'horizon un morne à demi pelé. C'est le Phnom Krom *(mon-*

Digitized by Google

tagne renversée). D'après la légende, Hannouman, le fils du Vent, un des héros simiesques de l'armée de Rama, fut envoyé vers des montagnes lointaines chercher les plantes médicinales qui devaient guérir la blessure de Laksmana, autre héros du Ramayana. — Il y rencontra une jeune beauté qui le captiva. Lorsque le feu de sa passion fut assouvi, il se rappela sa mission, et, sans perdre de temps à chercher la plante précieuse, il enroule son énorme queue autour de la montagne qu'il emporte ainsi à travers l'espace. C'est là, au bord du lac, qu'à son retour il la laissa choir, le sommet en dessous.

Nous avons le cap sur lui, et nous mouillons à la lisière de la forêt inondée qui nous en sépare. Une jonque et quelques pirogues nous attendent et nous nous enfonçons sous bois. Bientôt une petite berge sort de l'eau, l'horizon s'élargit, le terrain se couvre de rizières verdoyantes. Enfin les rives s'exhaussent; à la rizière succède une charmante vallée ombragée de cette végétation caractéristique des pays chauds, cocotiers, manguiers, tamariniers, bananiers; çà et là des cases, des pagodes. C'est Siem-Reap, chef-lieu de cette province siamoise, où se trouvent les plus beaux spécimens de l'art kmer.

Grâce à l'obligeance du gouverneur, nous pûmes, dès le lendemain matin, continuer notre voyage en chars à bœufs. C'est au grand trot que nous suivons le bord de la jolie rivière remontée la veille en bateau; nous le quittons ensuite pour nous enfoncer sous la voûte épaisse des grands bois.

Après deux heures de violents cahots, nous arrivons à l'entrée d'une chaussée de géants que gardent d'énormes lions de grès. Cette chaussée, revêtue de larges dalles de pierre, traverse un immense fossé de plus de cent mètres, et aboutit à une porte monumentale surmontée de trois tours et flanquée d'une galerie à colonnade. Derrière et plus loin paraît un amoncellement régulier de constructions surmontées de tours. C'est Angkor-Wat, dont on ne peut aprécier le merveilleux ensemble qu'après avoir franchi la grande porte d'entrée.

On aperçoit alors un ensemble pyramidal de toitures étagées et en retrait, séparées par des rangées de balustres, et couronné

Digitized by Google

de neuf tours d'altitude croissante jusqu'à la tour centrale; le tout supporté par une colonnade à soubassement. Mais hâtons le pas, arrivons au pied du monument. C'est un soubassement rectangulaire de 200 et quelques mètres de côté, haut de quatre, et entièrement couvert de moulures sculptées de la base à la corniche. Sur ce soubassement, une longue galerie dont la voûte à encorbellement est soutenue extérieurement par une colonnade. Le mur intérieur est couvert de bas-reliefs. On y compte, paraît-il, quarante mille personnages nettement représentés et dans des positions diverses. Les faces ouest, nord et la moitié de la face est, représentent les combats héroïques soutenus par les dieux et les singes alliés contre les géants défenseurs de Langka. Tous les héros de la grande épopée indoue défilent devant nos yeux montés sur des chars, des éléphants, des animaux fantastiques. Rama lui-même, porté tantôt sur les épaules robustes d'Hannouman, tantôt sur les ailes de Garouda, oiseau au buste de femme, à tête et à serres d'aigle, combat contre Ravana, géant à dix têtes et à cent bras, qui a ravi la belle Sita, son épouse bien-aimée. Langka subit d'ailleurs le sort de Troie (1).

C'est dans la galerie est que l'on voit le fameux baratement de la mer. La partie inférieure de ce bas-relief représente la mer dont la population aquatique est plus ou moins maltraitée par le choc violent des flots bouleversés. Au centre, une montagne repose au milieu des flots sur le dos d'une énorme tortue. C'est le mont Mérou qui doit servir de moussoir. Ananta, le roi des serpents, l'image de l'éternité, est enroulé vers son milieu comme un câble, pour imprimer à la montagne un mouvement circulaire et alternatif capable de barater l'onde amère et de la tranformer en liqueur d'immortalité. Les démons sont placés vers la tête de ce câble inusité, et les dieux vers la queue. Ils sont quatre-vingt-cinq de chaque côté. Ravana à dix têtes et aux cent bras soutient la tête du monstre; Hannouman, le roi des singes, soutient la queue.

Au sommet du mont Mérou, où se trouve le paradis, trône,

(1) Langka, ancienne capitale de Ceylan.

Digitized by Google

à demi couché, Indra, roi du ciel. Dans les airs, au-dessus de la scène, se voit, dans des poses chorégraphiques, la phalange des bayadères célestes, sorties de l'Océan en même temps que la liqueur de l'immortalité.

La galerie sud représente le jugement des morts. Dans la partie inférieure du bas-relief s'étalent tous les supplices dont l'enfer du Dante n'est qu'un pâle reflet. Au-dessus on voit de longues rangées de saints en prière.

A l'intérieur de la première galerie, dite des bas-reliefs, s'en trouve une deuxième dont le soubassement est au niveau du faîte de la première. Cette deuxième galerie est extérieurement ornée de larges fenêtres à balustres. Une tour se dresse à chacun de ses angles. Sa colonnade est intérieure et la vue qu'on y a de la troisième galerie est d'un effet grandiose. Cette troisième galerie est disposée comme la deuxième, mais sur un soubassement de 15 mètres de hauteur, couvert de moulures et auquel on accède par douze escaliers gigantesques, d'une raideur vertigineuse. Cette galerie est également flanquée de quatre tours troncóniques. Son préau est coupé à angles droits par quatre galeries à double colonnade, prenant appui à une tour centrale qui domine les tours environnantes.

Toutes ces galeries sont recouvertes d'énormes pierres dont les assises horizontales forment à la fois la voûte et la toiture. Ces pierres, dont les arêtes ont été abattues, paraissent imbriquées et cannelées pour l'écoulement des eaux. Les innombrables colonnes qui soutiennent ces voûtes massives sont peu élevées, il est vrai, environ 3 à 4 mètres, mais elles sont toutes monolithes, et la plupart sans base jaillissent du sol comme certaines colonnes de style grec.

Il faudrait un gros volume pour décrire les sujets, les scènes sculptés en bas-relief sur les montants, les entablements, les frises, les frontons, et sur presque tous les murs d'Angkor-Wat. C'est une richesse d'ornementation inouïe. Les savants disputent encore sur l'origine de ce monument. Voici ce que raconte à ce sujet une chronique poétique en langue kmère, traduite par M. Aymonier.

Digitized by Google

Indra, roi du ciel, ayant eu un jour d'une adorable mortelle un prince rempli de mérite et de vertu, l'enleva, dès qu'il fut adolescent, en son séjour divin. Mais les anges immortels ne furent pas longs à flairer la présence d'un humain dans le ciel. « Ça sent l'homme, » se disent-ils. Ils s'en plaignirent à Indra : « Roi suprême, jamais on n'a rien vu d'aussi contraire aux lois célestes. Un humain a pénétré dans ce séjour et son odeur nous trouble. » — « C'est mon fils, répond Indra ; mais qu'il soit fait selon votre désir. » Il appelle son fils, le couvre de caresses, et pour consoler le jeune homme du regret qu'il éprouve à quitter ce séjour enchanteur, il prescrit à l'architecte du ciel de construire pour son fils chéri un palais merveilleux. Ce fut Angkor-Wat.

Voici comment le même poème dépeint les bayadères célestes sculptées à profusion sur les murailles d'Angkor-Wat : « Partout s'étalent de merveilleuses sculptures représentant des femmes au corps blanc, souple et doué de toutes les perfections connues. Leur tête est couronnée de fleurs, leur taille est ronde, svelte et gracieuse ; leurs seins fermes et arrondis sont semblables à la fleur de lotus..... ».

Angkor-Wat est aujourd'hui le domaine de myriades de chauves-souris ; leurs battements d'ailes font seuls vibrer ses noirs arceaux ; le sol est couvert de leur guano noirâtre et visqueux qui offense l'odorat. Au sommet des tours, quelques cigognes mélancoliques semblent consulter l'horizon.

Angkor-Thôm est à moins d'une heure d'Angkor-Wat. A mi-chemin se trouve une petite montagne où on accède par un sentier abrupt que gardent deux énormes lions de pierre. A mi-côte se trouve une statue de Ganesa à tête d'éléphant. Voici comment ce pauvre dieu de la sagesse a été gratifié d'une pareille tête : un jour, Kali, sa mère, prenant un bain, lui recommanda de ne laisser approcher personne. L'époux de dame Kali s'étant présenté, Ganesa voulut faire respecter sa consigne. Mal lui en prit ; maître Siva, furieux, lui tranche la tête d'un coup de sabre et passe. La pauvre Kali, voyant le cadavre de son fils, pleura tellement que Siva, pour la consoler, prit la première tête qu'il

Digitized by Google

trouva sous la main, et la colla sur les épaules de Ganesa. C'était une tête d'éléphant.

Au sommet de la montagne se trouve une plate-forme allongée au bout de laquelle est un monceau de ruines. Au milieu de la plate-forme, une ignoble case en torchis abrite l'empreinte d'un pied gigantesque du Bouddha. Un bonze en pierre veille constamment cette empreinte sacrée. De cette montagne la vue s'étend au loin sur des plaines boisées où, sous la folle végétation qui les a envahies, gisent des richesses archéologiques encore peu connues.

Angkor la Grande couvrait jadis de ses palais, une surface de douze kilomètres carrés. Elle était entourée d'un épais rempart de terre, revêtu d'une haute muraille encore bien conservée. Cette cité rectangulaire avait cinq portes, dont deux ouvertes à l'orient. Le chemin qui nous y mène aboutit à la porte sud. Cette porte, dont la voûte élevée se perd dans la ramure des grands arbres, est d'un effet saisissant. La forêt vierge a envahi cette Babylone de l'extrême Orient. On passe à côté du Bayonn que couronnaient jadis 52 tours, sans l'apercevoir, si le guide ne vous arrête et ne vous le montre. On longe ensuite, également sans s'en douter, une haute terrasse à revêtements couverts de sculptures en relief, jusqu'à une saillie rectangulaire qui vous barre le chemin. Cette saillie sert de socle à une statue d'une facture remarquable et d'un caractère frappant. Cette œuvre d'un Phidias obscur est en granit, et représente, dit-on, un roi lépreux à qui on attribue la fondation d'Angkor. Hors cela, il ne reste plus d'Angkor-Thôm que des monceaux épars, revêtus de la livrée verdoyante des lianes qui s'y cramponnent et leur arrachent leur manteau de pierres sculptées.

C'est avec regret que nous quittâmes Angkor et ses ruines ensevelies sous l'ombre mystérieuse des grands bois. C'est vers la fin du XVIe siècle que ces ruines furent révélées à l'Europe par les missionnaires qui vinrent évangéliser l'Indo-Chine. En 1860, le naturaliste Mouhot dépeignait avec enthousiasme ces restes superbes. D'autres explorateurs vinrent ensuite : Doudard de Lagrée, premier représentant du protectorat français

Digitized by Google

au Cambodge, ses successeurs, MM. Moura et Aymonier, ont tenté de soulever le voile de l'origine des monuments d'Angkor.

D'Angkor nous allâmes à Battambang (1). Battambang est la capitale d'une riche province, jadis cambodgienne, aujourd'hui soumise à la cour de Siam. Son gouverneur, de race kmère, est une sorte de radjah jouissant avec de gros revenus d'une certaine indépendance.

C'est vers l'extrémité occidentale du grand lac que se trouve l'embouchure du cours d'eau qui y conduit. Les bateaux des Messageries fluviales le remontent jusqu'au lieu appelé. *Bak-Prea;* de là le service est fait par une chaloupe à vapeur. C'est au départ de Bak-Prea qu'on assiste au spectacle émouvant et bizarre d'une navigation à vapeur en pleine forêt. Aux grandes eaux, les capricieux méandres de la rivière ont disparu. Les arbres en grande partie submergés ne laissent paraître que leur tête enchevêtrée de lianes, que la chaloupe habilement gouvernée évite, frôle ou franchit à toute vapeur. Aux approches de Battambang le tracé de la rivière se dessine, et bientôt de hautes berges succèdent à la forêt noyée. Battambang borde les deux rives du Stung Song-Ké, sur une longueur d'environ dix kilomètres. L'aspect en est très riche et pittoresque. Ce ne sont que jardins, bouquets d'arbres, plantations de cocotiers, aréquiers, bananiers, encadrant les habitations et les pagodes.

Le gouverneur nous fit une réception courtoise; il mit à notre disposition sa chaloupe, ses éléphants, et pendant trois jours nous pûmes visiter les ruines situées aux environs. La plus célèbre est Banône. Ce monument, surmonté de cinq tours tronconiques, est perché au sommet d'une montagne, comme certains de nos manoirs féodaux.

L'ascension est rude, mais de là haut, sous les porches croulants de ce temple, élevé, dit la légende, sur le nombril du Cambodge, la vue est splendide. Au pied de la montagne, on pénètre en rampant dans une vaste grotte aux profondes anfrac-

(1) Les deux provinces siamoises d'Angkor et de Battambang sont situées à l'ouest du Cambodge. Elles confinent, la première à la terre de Kompong Soaï, la deuxième à celle de Poursat. — Voir le *Bulletin* n° 4 de 1887.

Digitized by Google

tures. Il y suinte quelques sources dont les eaux ont des vertus merveilleuses et sont l'objet de légendes vénérées.

Pendant notre court séjour dans ses états, le gouverneur nous offrit le spectacle d'un ballet dansé par son corps de bayadères. Avant, pendant et après le dîner, chants, musique, danses alternèrent sans interruption jusque bien avant dans la nuit. C'était pour moi un spectacle nouveau, n'ayant jamais eu l'occasion, durant mon long séjour au Cambodge, d'en voir de pareil.

Les danseuses entrent en scène d'un pas mesuré et sur deux files. Une coiffure en or, étagée et terminée en pointe, couronne leur front. Leur buste est moulé dans un corsage de soie qui en fait ressortir toutes les grâces. Le reste du corps, de la taille aux genoux, est dissimulé sous le sampot national. Les bras et les jambes nus sont ornés d'anneaux d'or. Chaque mouvement fait scintiller les diamants et autres pierres fines dont sont émaillés les tissus brodés d'or et de soie. La danse est une série de poses lentes, gracieuses et bizarres, exigeant un effort considérable de souplesse et de travail, pendant lequel le visage maquillé de blanc conserve une impassibilité marmoréenne.

Le chant nasillard n'est qu'un récitatif fastidieux. La musique est une mélodie étrange et aiguë.

Voici en deux mots la situation du Cambodge. C'est un beau pays, mais ruiné par des siècles de guerres civiles et étrangères. Resserré depuis longtemps entre deux empires plus puissants que lui, le Siam et l'Annam, son sol s'est vu cent fois foulé sous leurs pieds, et ses plus belles provinces violemment arrachées. Ses habitants sont bons et faciles à gouverner.

C'est à la France qu'est échu le périlleux honneur de faire régner la sécurité dans le pays, d'en faire valoir les richesses naturelles, et de lui faire reprendre la place qu'il occupait jadis au premier rang des nations orientales, qui toutes répétaient ces mots passés en proverbe : « Riche comme Tchinla », c'est-à-dire comme le Cambodge. AFITTE.

Le Gérant : **J. MANÈS.**

Bordeaux. — Imprimerie G. GOUNOUILHOU, rue Guiraude, 11.

Digitized by Google

NOTES

SUR

LE SÉNÉGAL ET LE SOUDAN FRANÇAIS

I. — Dakar. — Saint-Louis.

Le 2 novembre 1885, je recevais l'ordre de me rendre au Sénégal, et le 5 je m'embarquais sur le *Congo* des Messageries maritimes.

La tristesse inévitable du départ était un peu amoindrie par le désir de connaître ce Sénégal vers lequel je voguais et que les explorations de Mungo-Park, René Caillé, Raffenel, Mage et Quintin me montraient sous un jour agréable, ensoleillé par les récits de mes camarades.

Le 14, à une heure, les Deux-Mamelles sont signalées. Doublant le cap Vert, nous passons devant la pointe où se trouve le lazaret, et laissant l'île de Gorée à tribord, nous pénétrons dans la rade de Dakar. Dakar est située dans une anse que forme au nord le cap Vert, ainsi nommé par les Dieppois, on ne sait trop pourquoi, car la végétation ne se compose que de quelques arbustes isolés et rabougris poussant çà et là au milieu de la brousse (1), sur un sol ingrat.

L'impression que fait Dakar sur le nouveau débarqué est loin d'être favorable au Sénégal : quelques maisons européennes, comptoirs, casernes ou magasins, sont jetées un peu pêle-mêle sur un sol sablonneux où quelques arbres desséchés essayent vainement de donner l'idée d'un boulevard. Sur la jetée, des officiers et des soldats viennent au-devant des débarqués pour

(1) On appelle brousse toute étendue de terrain non cultivée.

Digitized by Google

voir si, parmi ces figures nouvelles, il ne se trouve pas quelque camarade; autour d'eux, une foule de portefaix noirs s'apprêtent à se disputer les bagages des voyageurs.

A peine a-t-on jeté l'ancre qu'une foule de noirs demi-nus, montés sur de légères pirogues creusées dans un tronc d'arbre, se précipitent vers les flancs du *Congo* en interpellant les passagers et en leur demandant un sou, un petit sou : « Toi y a jeter pièce moi, moi qu'a parti chercher; » crient-ils, et les pièces de pleuvoir, et les noirs de plonger au milieu d'une bousculade générale et des pirogues renversées; puis le favorisé qui a retrouvé la pièce revient à la surface de l'eau, chacun regagne sa pirogue et la scène recommence. Mais malheur au passager qui, pour les tromper, jette à l'eau un sou enveloppé de papier d'étain; la supercherie est vite découverte, et il est sûr de recevoir au lieu des « merci toi mossié, toi bel madame », une foule d'épithètes grossières en français que les noirs connaissent bien et dont ils ne sont pas avares.

Débarqué vers cinq heures, je ne pouvais songer à me promener dans la ville, et je me rendis à l'hôpital qui donne généreusement l'hospitalité aux médecins de passage. Dakar ne possède pas d'hôtel proprement dit : quelques maisons de commerce, sortes de magasins généraux où l'on vend de tout, donnent, il est vrai, aux voyageurs, bon souper et bon gîte à des prix exagérés; mais généralement les officiers vont loger avec leurs collègues, heureux d'avoir de fraîches nouvelles de France et qui les reçoivent à bras ouverts.

Dakar se compose de deux parties distinctes : la ville européenne et le village indigène. La ville européenne n'est pas très gaie, et les maisons plus ou moins bien alignées, aux murailles blanches, font un assez triste effet. Joignez à cela du sable qui reflète le soleil d'une façon peu agréable et rend la marche pénible. Les casernes, l'église, les magasins, les bâtiments de l'administration tranchent cependant sur les habitations des commerçants.

La population noire fait sur l'Européen nouvellement débarqué et qui n'a jamais voyagé un singulier effet. Ce sont d'abord des

Digitized by Google

indigènes aux traits fiers, à la démarche imposante, coiffés d'un large turban, le parasol à la main, qui se promènent majestueusement drapés dans leurs larges boubous. Ceux-là sont des commerçants de l'intérieur ou du sud, des chefs de villages voisins venus à Dakar pour leurs affaires, et surtout pour y goûter les douceurs de la civilisation, principalement le tafia, *le sangara*, comme ils disent.

Quant à la classe pauvre, le vêtement est plus simple : un modeste boubou, sorte de chemise ample et flottante, pour les hommes; un pagne, sorte de jupon formé d'un morceau d'étoffe enroulé à la taille et descendant jusqu'aux genoux, pour les femmes. Joignez à cela des colliers de perles et d'ambre au cou, des bracelets aux mains ou aux pieds, sans oublier les fameux grigris (1), sortes d'amulettes composées d'un verset du Coran, et qui sont destinés à éloigner tous les maux qui viennent fondre sur notre pauvre nature. Pour les enfants, un collier de verroterie au cou, ou une corde grigri à la ceinture, suffit largement à faire leur bonheur.

La population noire de Dakar est essentiellement maritime. Les hommes sont pêcheurs et passent leurs journées à la mer ou à raccommoder leurs filets, pendant que les femmes pilent le mil pour faire le couscouss et que les enfants gambadent çà et là librement au soleil. Plusieurs de ces marins font un service entre Dakar et Gorée et nous passent d'un endroit à l'autre pour la modique somme de cinquante centimes.

La ville indigène se compose de huttes rondes en paille ou en terre, surmontées d'un toit conique. Les rues ou plutôt les ruelles sont tortueuses, sales et remplies d'immondices, car la propreté n'est pas une vertu noire; aussi la présence du village est révélée d'assez loin par une odeur peu agréable, ne ressemblant en aucune façon à celle qui s'échappe d'un magasin de parfumerie.

L'île de Gorée, située à l'ouest de Dakar, est petite, rocheuse,

(1) Les grigris sont des petits morceaux de papier sur lesquels un marabout a écrit un verset du Coran, et que les noirs portent sur eux enveloppés dans des sachets de cuir ornementés. Il y a des grigris pour toutes les choses.

Digitized by Google

et pourtant, malgré sa population indigène assez dense, elle possède un castel, des magasins, un hôpital et des comptoirs.

Le lundi matin, 16 novembre, je prenais le train à six heures pour me rendre à Saint-Louis. Ce chemin de fer du Cayor, dont on a tant parlé en France, qui a eu ses ennemis et ses défenseurs, est certes d'une grande utilité.

Le fleuve le Sénégal, à l'embouchure duquel est bâti Saint-Louis, offre de sérieuses difficultés aux navires d'un tonnage un peu fort qui veulent remonter dans la capitale de notre colonie : une barre dangereuse et des bancs de sable mouvant font souvent attendre de longs jours (quelquefois 30 ou 40) aux navires de commerce; de là une perte de temps et d'argent. Aussi beaucoup de navires allaient-ils débarquer à Dakar leurs marchandises que de légers avisos transportaient à Saint-Louis. Avant la construction du chemin de fer, les passagers à destination de Saint-Louis étaient entassés sur des bateaux faisant un service régulier, et tous ceux qui ont passé par là en ont gardé le plus triste souvenir. Il existait aussi par terre une route de caravanes, mais outre la longueur du chemin, le prix exagéré des porteurs, il y avait une difficulté plus grande, à savoir les incursions trop fréquentes des peuplades insoumises, sortes de bandes de brigands pour qui tout était bon. Après plusieurs expéditions, nous étions à peu près maîtres du Cayor et c'est alors que fut commencé le chemin de fer dont la jonction fut opérée au milieu de 1885.

Outre les avantages que lui donne le passage des paquebots, Dakar est aussi un centre de commerce important par le trafic qu'il fait avec les Rivières du sud. C'est de Dakar que partent les avisos reliant les postes de ces rivières à notre colonie. On voit donc les avantages qu'offre ce chemin de fer, avantages accrus par son passage à travers le Cayor où nous avons les postes militaires et commerciaux importants de Rufisque, Pout, Thiés, Guéoul, Louga, M'Pal. Il possède même un buffet à N'Dande (1), buffet rudimentaire, il est vrai, mais où le voyageur trouve largement de quoi satisfaire sa faim.

(1) N'Dande : prononcez Enndande.

Digitized by Google

Douze heures suffisent à ces locomotives asthmatiques et légèrement avariées pour franchir les 263 kilomètres qui séparent Dakar de Saint-Louis, et encore faut-il compter deux ou trois arrêts forcés pour avaries, ou pour refus d'obéissance de la machine, à la vue d'une petite côte : c'est réglementaire. Tout le long de la route, l'on voit des champs de mil, de maïs; ces champs sont bien cultivés.

Enfin voici la gare de Saint-Louis. A ces mots : gare de Saint-Louis, l'on pourrait se figurer un monument comme en possèdent nos villes de provinces en France; qu'on se détrompe, la moindre bourgade en possède autant.

Au sortir de la gare, une longue allée conduit au pont de bateaux que le général Faidherbe fit construire sur le Sénégal et qui porte son nom. Cette allée de Sorr est bien connue de tous les anciens Sénégalais : c'est la route des cimetières, route malheureusement trop fréquentée. Sur la droite, avant d'arriver au pont, l'on voit un monument élevé à la mémoire des médecins de la marine, morts pendant la dernière épidémie de fièvre jaune.

Saint-Louis, capitale du Sénégal, une de nos plus vieilles colonies françaises, est loin d'être ce que l'on pourrait se figurer; c'est une ville triste et peu propre, surtout quand une foule de domestiques vont au fleuve vider et laver d'immenses récipients que chaque maison possède, car nulle part l'on ne trouve de fosses d'aisances. C'est là une question dont on devrait bien se préoccuper. Les principaux monuments sont : l'hôtel du Gouvernement, les magasins, l'hôpital, les casernes et la mosquée. Les rues sont droites, bien alignées, mais, malheureusement, remplies de sable : aujourd'hui l'on commence à remédier à cet inconvénient.

Outre les bâtiments militaires, Saint-Louis possède aussi des comptoirs importants. Ces maisons font un commerce considérable avec les Maures qui viennent y échanger leurs plumes d'autruche, leurs cuirs, leur ivoire, contre les produits de notre civilisation. Leur commerce s'étend jusque dans nos postes du Haut-Sénégal et sur les bords du Niger, à plus de 1,500 kilomètres de là.

Digitized by Google

Saint-Louis est bâti sur une île formée par les deux bras du fleuve. Entre la mer et le bras ouest, s'étend la ville indigène comprenant les villages de N'Dartoute et de Guet N'Dar. Des allées de cocotiers parcourent ces villages et leur donnent un aspect assez gai. C'est là que se trouve le marché de Saint-Louis, et je conseille fort aux personnes délicates de ne s'y aventurer que munies de parfums.

Saint-Louis possède sa musique, musique militaire composée d'une quinzaine de soldats d'infanterie de marine, qui joue sur la place du Gouvernement, nous redit dans ce pays lointain les airs entendus jadis en France et nous parle un peu de la patrie absente.

Malgré ces agréments, Saint-Louis possède un inconvénient pour les voyageurs : pas d'hôtel, pas de café; et comme il n'est pas toujours facile de se procurer une chambre, l'on est souvent fort embarrassé.

Comme la population de Dakar, celle de Saint-Louis est maritime; du reste, tout ce pays jusqu'à Bakel fournit à notre marine bon nombre de laptots.

Le type ouolof est un des plus jolis types de noirs : c'est celui que nous voyons le plus souvent en France. Les lèvres sont épaisses, le nez épaté, les cheveux courts et crépus, la peau noire et luisante, les traits fiers et pourtant doux, la taille élevée et bien prise. Quelques femmes sont jolies, mais elles ont le malheur de s'enduire le corps de graisse et, généralement, elles sentent le rance d'assez loin. Toutes les femmes sont coquettes et savent fort bien apprécier ces étoffes aux couleurs claires et voyantes que leur vendent nos commerçants, et dont elles se parent avec assez de goût.

La population du Cayor est musulmane. Grâce à nos missionnaires, quelques habitants sont chrétiens, et le nombre des chrétiens augmente tous les jours. Quelques noirs cependant aiment à la folie l'eau-de-vie et l'absinthe, mais ils les boivent en cachette, et pour que l'odeur ne les trahisse pas, ils avalent une forte dose d'eau de Cologne : et puis ils prennent cela comme médicament, et Mahomet n'a rien à dire. Chez les

Digitized by Google

gens qui n'observent pas la religion, l'ivrognerie est commune, mais le Ouolof est généralement musulman fervent. A l'heure où le soleil se couche, l'on voit bon nombre de noirs accroupis au milieu des rues, tournés vers l'est, faire leur *salam*, graves et recueillis, sans s'occuper de ce qui se passe autour d'eux, car la religion défend à tout bon croyant de se déranger de sa prière, même quand sa vie serait en jeu.

Quelques instants après l'heure du *salam*, Saint-Louis offre au voyageur un autre spectacle singulier : l'on sait que les noirs sont fort amateurs du chant et de la danse; aussi ne manquent-ils jamais l'occasion de faire un tam-tam (1). Vers six heures environ, sous les allées des cocotiers, le tambour se fait entendre, les curieux accourent et forment le cercle; puis au son de chants bizarres, d'instruments discordants, la danse commence, danse d'abord grave, qui devient bientôt lascive. Ces danses sont exécutées par les hommes et surtout par les femmes, fières de montrer leur talent en public.

Chez tous les noirs de ce pays, on remarque que notre civilisation fait de rapides progrès. C'est une population intelligente et laborieuse, et qui rend déjà de grands services dans nos colonnes.

En résumé, Saint-Louis et Dakar sont des centres importants, mais qui ont besoin d'améliorations. Toute cette population du Cayor, et je ne parle, bien entendu, que de celle qui nous est soumise, est appelée à jouer un grand rôle dans notre colonisation du Niger. Sous le climat du Soudan, l'Européen ne peut travailler, il ne peut que commander et surveiller; c'est donc aux noirs que nous devons demander nos ouvriers. Raffenel l'a dit, et l'expérience a montré qu'il ne s'était pas trompé.

Cette population du Cayor pourra nous rendre de grands services; elle a déjà montré qu'elle n'était pas indigne de notre attention, et nous devons tout faire pour augmenter chez elle cet amour du travail et de l'ordre qui fait des gens libres, et qui, s'étendant au loin par notre pénétration au Niger, finira par tuer l'esclavage, cet ennemi de la civilisation.

(1) On appelle tam-tam un tambour qui paraît chaque fois qu'il y a des danses; de là le nom s'est étendu à la danse elle-même.

Digitized by Google

II. — Saint-Louis. — Niagassola.

Le 27 novembre, je m'embarquais sur la *Cigale* pour aller servir dans le Haut-Fleuve. On désigne sous le nom de Haut-Fleuve toute la région comprise entre Bakel et Toukolo, région qui comprend les postes militaires principaux de Bakel, Kayes, Médine, Bafoulabé, Badoumbé. Cette dénomination s'étend aussi aux postes de Kita, Koundou, Bammako, sur le Niger, ainsi qu'au fort de Niagassola, situé plus au sud; mais on désigne aussi ces derniers par la dénomination de postes du Soudan occidental ou Soudan français. Entre Saint-Louis et Bakel, les postes de Richard-Toll, Dagana, Podor, Saldé, Matam, sont appelés postes du Bas-Fleuve.

Le Sénégal, qui constitue jusqu'à Bakel, et même jusqu'à Kayes, notre grande route de communication, se compose de biefs successifs qui, à certains endroits, sont impraticables pour les avisos. Pendant la saison des hautes eaux, de juillet à novembre, les navires d'un assez fort tonnage peuvent remonter jusqu'à Kayes; durant le reste de l'année, le service est fait par des chalands tirés à la cordelle ou de petits bateaux à vapeur nommés *rapides*.

Sous le rapport géographique, le cours du Sénégal se divise en trois régions bien distinctes : Le Bas-Sénégal, qui s'étend de l'embouchure jusqu'à Mafou et qui est navigable en toute saison; le Moyen-Sénégal, qui s'étend jusqu'aux chutes du Felou, près Médine, et que les avisos ne peuvent remonter que de juillet à novembre; enfin le Haut-Sénégal, parsemé de rochers et de rapides, n'est navigable que pour les petites embarcations, et souvent pour les pirogues seulement.

En quittant Saint-Louis, les rives du fleuve sont larges, basses, et en partie couvertes par les eaux; puis, peu à peu, à mesure que l'on remonte vers l'intérieur, le fleuve se resserre, les berges s'élèvent. La rive gauche est couverte de champs bien cultivés, situés autour de villages populeux, que défend un fort mur en terre. C'est que les habitants vivent sous la conti-

Digitized by Google

nuelle crainte du Maure qui, sur la rive droite, est bientôt prêt à fondre sur toute proie qui s'offre à lui, et qui sait trouver dans son désert un asile sûr. Sur la rive droite s'étendent de grandes plaines où les Maures font paître leurs immenses troupeaux. Çà et là quelques tentes rondes recouvertes de peau de chameau indiquent leur campement.

Sur les bancs de sable, des caïmans dorment paresseusement au soleil, pendant que des bandes de singes grimpés dans les arbres indiquent par leurs cris le mécontentement qu'ils éprouvent de voir troubler leur solitude.

De Saint-Louis à Podor, la rive gauche est habitée par les Ouolofs. De Podor aux environs de Bakel, la physionomie change; ce sont des Toucouleurs, race provenant d'un mélange de Torodos et de Deniantés. C'est une race industrieuse, intelligente; leurs villages, nombreux et entourés de champs bien cultivés, reposent les yeux fatigués du désert de la rive droite.

Puis viennent les Saracolés (hommes rouges), race intelligente, pleine d'astuce, qui fournit la majeure partie des caravanes de dioulas. On désigne sous le nom de *dioulas* les noirs qui transportent dans l'intérieur les barres de sel du Kaarta et les marchandises de nos comptoirs, toutes choses qu'ils vendent fort cher et dont ils tirent bon profit. C'est ainsi que j'ai vu à Niagassola un traitant qui se rendait dans le Ouassoulou nous offrir, à nous autres Européens, un petit pain de sucre de 450 grammes pour 7 francs, et encore, à l'entendre, le pauvre homme se ruinait. Les captifs contre lesquels ils troquent leurs marchandises se vendent, aux environs de Médine, de 200 à 250 francs, et dans le Ouassoulou, où les dioulas les prennent, ils n'ont pas beaucoup de valeur, car les guerres en fournissent pas mal. Connaissant l'affection gourmande des noirs pour le sucre, je ne crois pas beaucoup me tromper en disant que cet honnête négociant reviendra avec douze ou quinze captifs, en échange de ses 400 pains de sucre à 450 grammes chaque.

Après les Saracolés viennent les Khassonkés, puis les Mallinkés.

Richard-Toll, Dagana, Podor sont de petits postes intermé-

Digitized by Google

diaires qui, avec celui de Bakel, marquent notre première étape dans ce pays; puis viennent les deux tours de Matam et de Saldé, bâties par le général Faidherbe.

A l'époque où je remontais le fleuve, les eaux commençaient à baisser et laissaient à découvert d'immenses étendues qui, sous l'influence de la fermentation produite par la chaleur torride du soleil, deviennent vite des nids à fièvre. Et puis, pour vous tenir en éveil, mille petits insectes ailés viennent vous rendre visite. Un soir, ce sont des éphémères; le lendemain, des moustiques; un autre soir, des cantharides; tous les soirs le spectacle est varié, et il y en a pour tous les goûts.

A Saldé, je dus quitter la *Cigale* et prendre un bateau plus petit, le *Richard-Toll,* qui me transporta jusqu'à Tomboukané. Là, nouveau transbordement : le barrage de Tomboukané étant impraticable pour le *Richard-Toll,* il fallut prendre des chalands, admirable invention dont Dieu préserve mes amis appelés à aller dans le Haut-Sénégal. Nous partons de Tomboukané le soir à cinq heures, et une heure après nous sommes forcés de nous échouer pour ne pas couler. Nous campons, nous faisons notre dîner en plein air, et au dessert un envoyé de Tomboukané vient annoncer à mon compagnon, M. Legrand, lieutenant d'artillerie, sa nomination au grade de capitaine. Les galons sont arrosés avec de l'eau du fleuve et les quelques gouttes de vin qui nous restaient; puis, roulés dans notre couverture, grelottant comme l'on devait grelotter à cette époque en France, nous nous endormons à la belle étoile, bercés par les hurlements de l'hyène que nos feux de bivouac tiennent à distance. Le lendemain matin nous repartons, et nous arrivons à Kayes le 11, à huit heures du matin.

Kayes est situé à 130 kilomètres environ de Bakel et à 12 de Médine. Kayes a une certaine importance, car c'est là que se trouvent les magasins d'approvisionnement pour nos postes éloignés, et c'est de là que part le chemin de fer qui doit aller jusqu'au Niger.

Avant d'aller plus loin, quelques mots seulement sur notre colonisation du Haut-Sénégal et notre acheminement vers le

Digitized by Google

Niger, œuvre gigantesque entreprise par Faidherbe et Brière de l'Isle.

A l'époque où le général Faidherbe était gouverneur du Sénégal, nous ne possédions comme poste avancé que Bakel, escale importante pour nos traitants. Puis survinrent les Toucouleurs qui, conduits par El Hadj Oumar, voulurent tout conquérir et menacèrent les pays voisins qu'il fallut protéger; et Médine fut fondée en 1855.

En 1857, siège héroïque de Médine, qui, défendue par Paul Holle, ajouta une page glorieuse à l'histoire du Sénégal.

En 1878-1879, deux officiers, MM. Gallieni et Vallière, explorèrent le pays jusqu'au confluent du Bakhoy et du Bafing, et peu après le poste de Bafoulabé fut fondé.

En 1880, une mission, composée du capitaine Gallieni, des lieutenants Pietri et Vallière, des docteurs Tautain et Bayol, partait de Médine pour se rendre à Ségou; on connaît le guet-apens dans lequel elle tomba à Dio et son séjour forcé à Nango; mais les hardis explorateurs avaient étudié le pays et avaient mis à profit leur captivité pour arracher à l'inconnu quelques-uns de ses secrets.

En 1880-1881, le colonel Desbordes fonde Kita et détruit le village rebelle de Goubanko qui semait au loin la terreur et que les noirs croyaient imprenable. Au mois de juillet 1880, un village important à l'est du Niger, Keniera, attaqué par Samory, envoya demander des secours à Kita. Le commandant du poste envoya en parlementaire un lieutenant indigène, Alakamessa, qui, conduit auprès de l'almamy Samory, fut insulté par celui-ci et jeté en prison. Alakamessa s'évada et revint à Kita.

En 1881-1882, le colonel Desbordes, pour venger l'insulte faite à notre officier, alla au secours de Keniera, et, avec une poignée d'hommes, infligea une défaite à Samory.

En 1882-1883, le colonel Desbordes venge la trahison de Dio en détruisant le village de Daba, et fonde Bammako.

En 1883-1884, colonne du colonel Boilève.

En 1884-1885, la colonne du commandant Combes est mar-

Digitized by Google

quée par le siège héroïque de Nafadié, où la compagnie Louvel, réduite aux dernières ressources, se couvrit de gloire; fondation de Niagassola.

En 1885-1886, le colonel Frey inflige une défaite à Samory et le force à demander la paix.

Notre marche sur le Niger a été un peu rapide; mais souvent nous avons été forcés d'avancer à grands pas soit pour protéger les faibles, soit pour arrêter les empiétements de nos belliqueux voisins, enhardis par l'infériorité numérique de nos petites colonnes.

Le 17 décembre, je quittais Kayes. De Médine on se rend en quelques jours à Bafoulabé, situé au confluent du Bakhoy et du Bafing. Puis viennent Badoumbé, Toukolo, et enfin Kita, poste récent, mais qui a vite acquis une grande importance. C'est la route forcée des caravanes qui se rendent à Bammako ou dans le Ouassoulou et le Bouré. Autour du pavillon français sont venus se grouper nombre d'indigènes qui savent que là seulement sont pour eux la paix et la sécurité, deux choses qu'ils aiment ardemment après les sanglantes dominations d'autrefois.

III. — **Niagassola.**

La Manding ou Mallinkadougou (villages mallinkés) est un vaste pays situé entre le Bafing, le Niger et les monts du Manding. Il a pour capitale Niagassola.

L'empire mallinké fut fondé vers 1700 par Nassikha Mamby Koumou, chef de la famille des Massérés ou Keitas.

Les Mallinkés actuels ne sont pas originaires du pays; ils sont issus des anciens habitants du pays ou Bambaras et des hordes de Fourbas ou Peuhls qui, sous la conduite de Nassikha Mamby, franchirent le Niger, venant de l'est, et s'implantèrent dans le pays.

Nassikha Mamby fut un grand chef dont les exploits nous sont parvenus par les chants des griots. Les noirs n'ont pas d'histoire; quelques-uns savent lire; bien peu savent écrire.

Digitized by Google

Tout ce que l'on sait de leur passé nous vient par les griots (chanteurs) dont je dirai quelques mots plus loin.

Après avoir saccagé le pays, Nassikha Mamby fonda sa capitale entre Ballendougou et Niagassola, à Woremban, près d'un marigot qui porte le même nom; il en fit sa résidence fixe, en même temps qu'il établissait ses guerriers à Niagassola et qu'il fondait les villages qui s'étendent jusqu'au Niger.

Ses successeurs portèrent bien haut le nom glorieux des Massérés, et ce ne fut que sous Koulaba Mamby, dernier roi du Manding, mort en 1882, que périclita cette puissance. Les premières années du règne de Koulaba Mamby furent célèbres par ses guerres glorieuses autant que productives; mais survinrent les Toucouleurs, sous la conduite d'Alpha Oumar, un des lieutenants d'El Hadj Oumar, qui, n'osant s'attaquer à ce puissant empire, essayèrent de l'abattre et réussirent en employant la ruse et en semant la discorde entre les différents villages. Et quand Mamby, s'apercevant de sa situation, voulut se révolter et battre le tam-tam de guerre, il était trop tard, l'œuvre de destruction était accomplie : il se trouva seul. Dès lors, la chute s'accentua, et les dernières guerres de Samory ont achevé la ruine de ce pays naguère si riche et si puissant.

Le roi actuel est Niagalena Mamby, frère de Koulaba Mamby et âgé de quatre-vingts ans environ.

Les Massérés actuels sont fiers de leur nom, mais ils portent l'empreinte d'une tristesse venant du souvenir de leur grandeur passée, qu'ils comparent à leur décadence présente.

Le roi Mamby est bien vieux et, dans quelques années, il sera presque en enfance, et pourtant il a, lui aussi, ses heures de réveil et de fière révolte. Je me rappelle un fait entre tous qui m'a profondément ému et dont je garderai longtemps le souvenir. Qu'on me pardonne de parler de moi : Au mois de décembre 1886, lorsque Karamoko revint de France, il fit un assez long séjour à Niagassola; ses sofas et ses griots, vêtus d'habits éblouissants, paradaient à cheval aux yeux ébahis des pauvres diables. Mamby, se souvenant qu'il était Keita et que Samory n'était pas de sang royal comme lui, ne sortait pas de

Digitized by Google

son *dionfoutou,* pour ne pas se trouver en face de ces étrangers qui avaient décimé sa famille, qu'il détestait, et dont la vue le mettait en colère. Sa seule consolation était de venir au fort saluer les *toubabs* (blancs), pour bien montrer à tous qu'il était notre ami. Un jour que j'allais le voir au village, je le trouvais assis à la porte du *dionfoutou* avec Niamory, son cousin et son futur successeur, et entendant au loin les cris joyeux des *sofas* de Samory, les chants des *griots* de Karamoko, le vieux Mamby, les larmes aux yeux, me dit ces simples mots : « Ici, il n'y a que deux vieux; les jeunes ont de jolis boubous, de jolis chevaux; ils vont se promener; ici, il n'y a que deux vieux! » Et le fier Keita, ne pouvant retenir ses larmes, rentra dans sa case pour ne pas me montrer qu'il pleurait.

J'avoue que le spectacle de cette douleur vraie m'avait profondément ému.

Que l'on soit ou qu'on ne soit pas négrophile, de pareilles scènes vous font aimer ces pauvres diables.

Le village de Niagassola est bâti dans une vallée entourée de montagnes de tous côtés et où aboutissent les défilés conduisant aux villages voisins. Au sud-ouest se trouve le pic de Niagassola, de 250 mètres de hauteur environ, et au sud-est s'élève, sur un petit monticule, le fort bâti en 1885.

La village, comme tous les villages mallinkés, est entouré d'un fort mur en terre nommé *tata,* de 2m50 à 3 mètres de hauteur environ. Sur son contour très irrégulier s'élèvent quatre tours à triple étage de feu. Au centre du village est le *dionfoutou* ou demeure du chef, dont le tata, très élevé, forme un important réduit central. Tout autour du *dionfoutou* s'étendent un peu pêle-mêle les cases qui constituent les différents *lous*. On appelle ainsi une réunion de plusieurs cases appartenant au même individu, qui porte le nom de *loutigui* (chef de case). Chaque *lou* est entouré d'un mur en terre. Les cases sont rondes, en terre, et ont environ 2 mètres de hauteur et 1m50 à 2 mètres de diamètre. Le toit se compose de bambous réunis en une forme conique et recouverts de chaume. Pour toute ouverture, une porte basse et étroite.

Digitized by Google

A l'entrée de chaque *lou* se trouve une case plus vaste, plus spacieuse et ayant deux portes : l'une donnant sur la rue et l'autre sur la cour du *lou;* c'est le *boulou* ou case de réception.

Chaque femme (et la plupart des Mallinkés en ont plusieurs) a sa case et l'époux, le maître, la sienne propre.

Tout autour des *lous* serpentent des ruelles tortueuses peu propres, sinueuses, et que le manque de rigoles pour l'écoulement des eaux ne contribue pas à rendre très praticables pendant la saison des pluies.

Pénétrons dans une case et voyons un peu de quoi se compose l'ameublement. Comme lit, une petite élévation en terre battue et recouverte d'une légère couche de fumier de vache; par-dessus, une natte en paille tressée.

Au centre de la case est le foyer, et la fumée qui s'en dégage, ne trouvant pas d'issue, remplit la case d'une atmosphère irritante qui rend, au premier abord, la position insupportable pour celui qui n'y est pas habitué. Autour du mur sont rangés des canaris, remplis d'eau ou de mil, à moitié enfouis dans la terre; puis les fusils du guerrier, sa poire à poudre, son sac à balles, sa queue de vache, fétiche sacré pour les balles ennemies, ses couteaux. N'oublions pas les fameux grigris, en nombre plus ou moins grand, suspendus aux bambous du toit.

Nous allons passer en revue les différentes castes que l'on trouve dans le village mallinké; après quoi nous essaierons de pénétrer la vie intime, les coutumes, les mœurs de ses habitants, et nous terminerons par les produits du pays, appelés à en faire la richesse.

Il y a d'abord le *dougoutigui,* le chef du village, dont l'autorité est souvent méconnue, mais dont le pouvoir est absolu sur ses administrés; puis viennent les chefs des cases par ordre de naissance, les *noumous* ou forgerons, les *dialis* ou griots ou chanteurs, les *finankés* et les captifs.

Les forgerons ou *noumous* composent une assez forte partie de la population; ce sont eux qui travaillent le fer, le bois, qui fabriquent avec de l'or ou de l'argent ou du cuivre des ornements dont les dames mallinkaises se montrent si fières. En

Digitized by Google

parlant des instruments mallinkés, je dirai quelques mots de l'outillage et de la manière de travailler des forgerons. En guerre, ils ne se battent pas ; ils suivent les colonnes, réparent les armes, fondent des balles et mettent au service des malades leur science de médecins ou plutôt de sorciers. On ne peut cependant pas nier l'efficacité de certains de leurs médicaments. Je les ai tous étudiés, recueillis, et quelques-uns, que je citerai plus loin, ne sont pas à dédaigner.

Les *dialis* ou griots ou chanteurs sont, chez les Mallinkés, les parasites obligés des grands seigneurs.

Un griot choisit son maître et se donne tout entier à lui. Quand le maître va quelque part, il est toujours précédé de son griot, qui marche devant pour lui faire honneur. Ce sont les griots qui font les tam-tams, chantent les exploits des anciens Massérés, et à la guerre excitent les guerriers au combat. Courtisans à outrance, ils flattent les vices et les défauts du maître, et savent en tirer profit, car tout bon Mallinké ne doit rien refuser à son griot. Race méprisée, les griots se font craindre, et ils sont respectés. « Celui qui frappe un griot est voué au malheur. » En guerre, on ne les tue pas quand ils sont fait prisonniers; ils changent de maître, voilà tout.

Outre leur talent de chanteur, talent que l'on ne peut nier chez certains, les griots sont cordonniers; ce sont eux qui fabriquent les fourreaux des sabres, des couteaux, les sacs à balles, les grigris.

Les *finankés* sont encore plus méprisés que les griots; certains Mallinkés même vous disent que toucher un finanké, cela porte malheur. Les finankés s'adonnent généralement au commerce et plusieurs même sont assez riches. Ce sont eux qui donnent l'hospitalité (moyennant finance, bien entendu) aux *dioulas* (marchands) de passage. Ils forment une vaste association et ont des relations continuelles avec leurs confrères des pays voisins. Leur caractère est un fond de bonhomie apparente et de serviabilité affectée, qui cache avec soin un égoïsme qui ne se dément que chez de rares individus.

Digitized by Google

Outre les gens libres, il y a aussi les captifs, qui sont de deux catégories : les captifs de case et les captifs proprement dits.

Les captifs de case sont nés chez le maître, ils font partie de la famille et ne sont pas maltraités. A la mort de leur maître, ils deviennent la propriété du nouveau chef de la famille et leur sort n'est pas changé. Quand un captif de case arrive en âge de se marier, c'est son maître, son père, comme il l'appelle, qui lui donne sa première femme et ceci dans son intérêt, car les enfants qui naîtront seront captifs de case eux aussi, et la fortune d'un Mallinké ne se compte que par le nombre de captifs et les têtes de bétail. Le captif de case, en dehors d'un travail réglé qu'il doit à son maître, est libre de son temps; il peut lui-même avoir des captifs qu'il se paie avec ses économies. Quand le maître a besoin d'un homme de confiance, c'est un captif de case qu'il prend, et il ne craint pas de lui confier ce qu'il a de plus précieux. Aussi le bien-être dont ils jouissent leur enlève toute idée de fuite. Quelques-uns de ces hommes sont engagés comme tirailleurs, et une fois leur congé fini, bien que se sachant libres, ils reviennent chez leur ancien maître et se remettent en ses mains.

Bien différente est la situation des autres captifs, captifs généralement faits à la guerre, et qui n'ont qu'une valeur commerciale; ils passent ainsi de main en main, et leur maître s'en débarrassera quand il aura besoin de faire un achat, chose qu'il ne ferait pas pour un captif de case.

C'est là la plaie du Soudan français et c'est un des plus grands obstacles à notre œuvre de civilisation.

Niagassola, mars 1887.

MICHEL.

Les travaux d'amenée des eaux du lac Michigan. à Chicago.

L'achèvement des travaux d'amenée des eaux de Budos à Bordeaux m'engage à vous entretenir des gigantesques ouvrages qui ont été faits à Chicago pour utiliser les eaux du lac Michigan.

Digitized by Google

Primitivement, les *Chicagoans* étaient approvisionnés par des machines qui puisaient les eaux dans le lac à quelques mètres du rivage. Dès 1864, la ville prenant un développement miraculeux, les eaux du lac, près des bords, étaient absolument empoisonnées par les détritus de toutes sortes, égouts, eaux sales, etc., provenant d'une population qui s'élevait déjà à plus de 200,000 habitants. Il fallait donc remédier au mal sans retard, et comme les Américains ne font jamais les choses à demi, ils commencèrent les travaux dont voici la description sommaire :

On creusa à une profondeur de 69 pieds du niveau du lac, soit environ à 30 pieds du fond, un tunnel qui prend les eaux à environ 3,300 mètres des bords, ce qui en assure la pureté. Ce tunnel, en briques de l'Illinois, a 5 pieds de diamètre. Commencé le 17 mars 1864, il était terminé le 6 décembre 1866. En 1872, ce tunnel devenant insuffisant par suite de l'accroissement constant de la population, il en fut construit un second. Celui-ci a 7 pieds de large sur 7 pieds 2 pouces de haut et court parallèlement au premier, mais au lieu de s'arrêter au rivage comme lui, il continue sous la ville, sur une longueur de 4,750 mètres, pour arriver jusqu'au deuxième *Water Works* (endroit où sont les pompes) qui est situé dans la partie ouest de la ville. Sa longueur totale est donc de 8,050 mètres environ.

Le *Water Works* du nord, celui qui est près du rivage, contient quatre pompes :

Une de	400	chevaux pompant	30,000,000	de litres par 24 heures.
Une de	600	—	53,000,000	—
Une de	1,600	—	91,000,000	—
Une de	2,000	—	136,000,000	—

Cette dernière aspire et refoule 10,000 litres d'eau à chaque évolution.

Les quatre machines du *Water Works* de l'ouest pompent ensemble 228,000,000 de litres par 24 heures.

Le niveau de pression est constamment maintenu entre 80 et 85 pieds, ce qui permet de distribuer les eaux dans toutes les parties de la ville.

Les pompes sont de splendides engins de dimensions colos-

Digitized by Google

sales, qui font le plus grand honneur aux ingénieurs de New-York et de Pittsburg qui les ont construites.

Puisque je parle du lac Michigan, j'ajouterai quelques mots au sujet de la navigation, qui est *de beaucoup* plus importante qu'on ne le croit en général. Le mot de lac est, selon moi, improprement appliqué, car la réunion des lacs Michigan, Supérieur, Huron, Erié et Ontario, forme plutôt une vaste mer intérieure, sillonnée par d'innombrables vaisseaux ; et j'emploie à dessein le mot *vaisseaux,* car ils sont d'une taille très respectable. 50 0/0 des navires qui naviguent sur les lacs sont de 300 à 600 tonneaux, 30 0/0 de 600 à 1,200 tonneaux, et 20 0/0 au-dessus de 1,200 tonneaux. Il y en a qui ont jusqu'à 3,000 tonneaux. Le tiers environ est à vapeur. Pendant huit mois de l'année, le mouvement est énorme sur les lacs. Pour ne parler que de Chicago, pendant l'année 1886, il est entré dans ce port 11,157 navires formant 3,926,318 tonnes, et il en est sorti 11,215 avec 3,950,762 tonnes. Soit un mouvement total, à l'entrée et à la sortie, de près de 8,000,000 de tonnes.

Chicago, 3 octobre 1887.

P.-M. Loubrie.

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST.

SECTION CENTRALE

Punch offert à M. le lieutenant-colonel Gallieni.

La Société de géographie commerciale de Bordeaux a offert par souscription, le mercredi 19 octobre 1887, un punch à M. le lieutenant-colonel Gallieni, commandant supérieur du Soudan français, et aux officiers qui l'accompagnaient et qui allaient commencer sous ses ordres une nouvelle campagne.

De toutes nos colonies, la colonie du Sénégal est celle avec laquelle Bordeaux a les relations les plus directes et les plus intimes. Aussi, notre Société a-t-elle saisi avec empressement l'occasion qui se présentait à elle de donner un témoignage de sympathie aux vaillants soldats qui travaillent au développement de l'influence française du Sénégal au Niger. Membre

Digitized by Google

d'honneur de notre Société, M. le lieutenant-colonel Gallieni est d'ailleurs à ce titre un des nôtres, et notre Société avait déjà eu l'honneur de le recevoir, avec ses compagnons d'armes, en 1881, au retour de sa mission au pays de Segou. M. Gallieni était, avec le grade de capitaine, le chef de cette célèbre et périlleuse mission qui prépara les campagnes du colonel Desbordes et l'établissement de la domination française au Niger. Revenu en Afrique en 1886 avec le grade de lieutenant-colonel, il s'est enquis avec sollicitude des besoins de notre commerce et s'est efforcé de faciliter la pénétration de nos produits (1); il a dirigé une campagne (1886-1887) dont les résultats ont été des plus considérables (2) : le marabout Mahmadou-Lamine, qui avait un moment menacé Bakel, a été rejeté jusqu'à la Gambie; une vaste région à peu près inconnue, traversée par de grandes rivières, comme la Falémé et le Bafing, dont le cours ne pouvait être représenté sur la carte que par un pointillé incertain, a été acquise à la science géographique et à l'influence française; nos officiers ont pénétré jusque dans l'empire du Ouassoulou, au delà du Niger, et renouvelé et affermi le traité conclu avec Samory durant la campagne précédente; de nouveaux efforts ont été faits pour relier, par le Niger, nos postes de Bammako et de Koulikoro avec le marché mystérieux de Tombouctou; une nouvelle canonnière, construite à Bammako, a été lancée sur le fleuve; la canonnière *le Niger*, transportée de France quelques années auparavant, a repris, et cette fois avec succès, la route de Tombouctou (3).

C'est dans les salons du Café de Bordeaux, à neuf heures du soir, que notre Société a reçu, le 19 octobre dernier, M. le lieutenant-colonel Gallieni et ses compagnons d'armes : M. le commandant Vallière, qui accompagnait, comme lieutenant, M. Gallieni au pays de Segou en 1880; MM. les capitaines Massy, Raynand, Oberdorf, qui a fait, durant la campagne précédente, une belle exploration dans les hautes régions de la Gambie, de la Falémé et du Bafing; MM. les lieutenants Fournier, Famin, de La Tour; M. le Dr Fras et M. le sous-lieutenant Plat, qui ont fait partie, en 1887, de la mission du Ouassoulou.

Cinquante-huit personnes assistaient à la réception, et parmi

(1) Voir notre *Bulletin* de 1887, n° 1, page 27, et n° 5, page 143.

(2) Voir sur cette campagne et les résultats acquis les renseignements publiés dans notre *Bulletin* et dont nous devons la communication aux vaillants auxiliaires de M. Gallieni et surtout à M. le commandant Vallière (*Bulletin* de 1887, nos 10, 12, 13, 18, 20, pages 311, 353, 379, 397, 529, 565).

(3) Une dépêche envoyée de Bammako au gouvernement français dans les premiers jours d'octobre 1887 nous apprend que la canonnière *le Niger* est rentrée à Koulikoro après être parvenue jusqu'à Kabara, le port de Tombouctou. Nous n'avons jusqu'ici que les indications sommaires de cette dépêche. Nous attendons des détails et nous nous empresserons de les publier.

Digitized by Google

elles : M. Hubert Prom, président de la Chambre de commerce de Bordeaux, et M. Lacouture, commissaire général de la marine, auxquels notre Société avait adressé une invitation; MM. Allègre, ancien gouverneur de la Martinique; Lamartiny, conseiller général du Sénégal; Raymond Martin, membre du Conseil privé du Sénégal; les représentants de la presse bordelaise (*Agence Havas, Bordeaux, France, Gironde, Petite Gironde, Nouvelliste, Victoire*).

M. Lannéluc, vice-président de la Société de géographie commerciale de Bordeaux, préside la séance. Il exprime les regrets de M. le Maire de Bordeaux et de MM. les généraux, qui n'ont pu se rendre à l'invitation que notre Société leur avait adressée, et de notre président, M. Marc Maurel, retenu hors de Bordeaux. Il donne lecture de deux télégrammes : l'un est de M. le sous-secrétaire d'Etat aux colonies, auquel notre Société avait demandé l'autorisation de recevoir M. Gallieni : « *Nous autorisons avec le plus grand plaisir. Saluez le vaillant colonel.* ETIENNE. » L'autre télégramme vient de Tarbes : « *Société tarbaise de géographie salue Gallieni, héros de la civilisation. Le secrétaire général,* LARROQUE. » Une lettre de Bergerac nous a apporté les vœux de la Société de géographie de cette ville : « *Au nom des membres du Bureau de la section de Bergerac, veuillez offrir nos félicitations et nos souhaits au colonel Gallieni, et croyez que nous serons auprès de lui par la pensée et bien cordialement.* E. LABROUE. »

M. Lannéluc, en termes chaleureux, souhaite la bienvenue à M. le lieutenant-colonel Gallieni et à M. le commandant Vallière, que nous sommes heureux de revoir, ainsi qu'à leurs compagnons d'armes.

M. Gallieni répond en ces termes :

« MESSIEURS,

» Votre Société de géographie a voulu nous donner une nouvelle marque de cette sympathie dont elle nous a déjà fourni tant de preuves. Nous l'en remercions bien vivement. Il semble que ces témoignages de votre part doivent faciliter notre tâche et rendre nos efforts moins pénibles.

» Vous avez appris ces jours derniers la nouvelle de l'heureuse issue de l'expédition dont j'avais confié la direction à M. le lieutenant de vaisseau Caron. Nous n'avons pas encore de détails sur les incidents du voyage, mais un fait considérable vient de se passer : c'est une canonnière française qui, la première, vient de jeter l'ancre devant Kabara, le port de Tombouctou. Ce succès clôt heureusement la série des missions que j'avais organisées pendant la dernière campagne et qui avaient pour objet de pousser au loin, dans toutes les directions, notre influence politique et commerciale. Aujourd'hui, le Soudan français s'étend jusqu'au Sahara au nord, jusqu'à la république de

Digitized by Google

Libéria au sud et déborde de plus en plus vers l'est, dans l'intérieur de la grande boucle du Niger.

» Je ne sais encore ce que nous réserve la campagne qui va s'ouvrir, mais vous pouvez être assurés que nous mettrons toute notre énergie à ne pas perdre le terrain conquis. La France nous a confié son drapeau dans ces régions éloignées, nous nous rappellerons que notre pavillon doit flotter haut et ferme, où qu'il soit; qu'une fois hissé, il ne peut s'abaisser, et que, sous sa garde, doivent s'avancer nos grandes idées de civilisation, de progrès et d'humanité.

» Messieurs, permettez-moi de boire à tous nos collègues de la Société de géographie commerciale de Bordeaux et de comprendre dans mon toast les noms des trois intrépides officiers : MM. Caron, lieutenant de vaisseau; Lefort, sous-lieutenant d'infanterie de marine; Jouenne, médecin de la marine, qui viennent, sur la canonnière *le Niger*, de porter si loin, au milieu de si graves périls, nos couleurs françaises. »

Divers toasts ont été portés ensuite par les vice-présidents de notre Société : par M. Hautreux, lieutenant de vaisseau en retraite, au lieutenant de vaisseau Caron, qui représente avec tant d'éclat sur le Niger la marine française; par M. Schrader au commerce bordelais; par M. le commandant Bonetti à la presse bordelaise et aux services qu'elle rend à notre Société. M. Hubert Prom, président de la Chambre de commerce de Bordeaux, a répondu au toast porté par M. Schrader : la Chambre de commerce n'a pu, comme elle en avait eu l'intention, recevoir M. Gallieni et les officiers qui l'accompagnent; mais elle a tenu, en se faisant représenter ici par son président, à donner un témoignage de ses ardentes sympathies.

M. le lieutenant-colonel Mignot, du 144e de ligne, a lu les vers suivants :

Au colonel Gallieni et au commandant Vallière,
en partance pour le Soudan.

Vous qui portez le drapeau tricolore
Jusqu'aux confins des pays inconnus,
Steppes, déserts... que la science ignore...
D'où tant de preux ne sont pas revenus!
Soldats élus des modernes croisades
Qu'attire au loin votre élan généreux,
C'est grâce à vous que les noires peuplades
Croient à des jours meilleurs et plus heureux!

Sous vos gourbis, au sein des solitudes,
Qu'anime, seul, l'écho de vos clairons,
Sachez, amis, que vos mâles études
Sont des bienfaits que nous applaudirons!...
Puis, quand le soir la brise tropicale
De la bataille aura chassé les bruits,
Cherchez en haut la pensée amicale
Qui vient de France, au ciel brûlant des nuits!

Digitized by Google

O vous! pour qui la gloire enchanteresse
Sème, au Soudan, ses lauriers et ses fleurs!
Vous qui bravez flots, tempête et détresse,
Pour affronter la foudre des chaleurs!
Vrais rejetons de la chevalerie!
Si dans Bordeaux vous trouvez cet accueil,
Gallieni, Vallière... la Patrie,
Elle, vous suit... vous nomme avec orgueil!

Courage, honneur, savoir et poésie,
C'est le blason des grands explorateurs!
Nous qui restons, nous buvons l'ambroisie
De votre gloire... en avides lecteurs!
Tenant en main le compas et l'épée,
Vous êtes bien ces paladins nouveaux
Qui burinez la moderne épopée
Dont tous nos cœurs acclament les travaux!

M. le lieutenant-colonel Gallieni a porté un toast à notre armée. Enfin, M. Gebelin, rédacteur en chef du *Bulletin* de notre Société, a rappelé un souvenir qui nous est cher : celui du capitaine Pietri, mort au Tonkin, et qui avait partagé avec MM. Gallieni, Vallière et Tautain les dangers et les souffrances du séjour au pays de Segou en 1880 et en 1881.

Il était plus de onze heures quand a pris fin cette réception cordiale qui nous avait fourni les moyens d'attester notre reconnaissance pour nos soldats et de nous entretenir entre convives d'une colonie où Bordeaux a de puissants intérêts.

Le lendemain, plusieurs membres de notre Société sont allés, sur le quai, serrer une fois de plus la main à M. Gallieni et à ses officiers, qui s'embarquaient pour le Sénégal à onze heures du matin.

Le paquebot *le Sénégal*, sur lequel sont montés les officiers et les soldats qui vont faire au Soudan une nouvelle campagne, a emporté une partie d'une nouvelle canonnière destinée à naviguer sur le Niger et qui s'appellera *le Mage*. Cette canonnière a été divisée, pour la facilité du transport, en sept cents colis d'un maniement aisé et préparés de manière à pouvoir être transportés par terre une fois rendus au Sénégal. Trois cents colis environ ont été embarqués sur le *Niger;* le reste de la canonnière partira de France le 5 novembre prochain. J. G.

VARIÉTÉS

La vie de nos pêcheurs en Islande.

Pendant deux explorations dans la Terre de glace qui durèrent chacune quatre mois, l'une en été et l'autre au printemps, il m'arriva souvent d'entrer en relations avec nos pêcheurs d'Is-

Digitized by Google

lande, tantôt pour leur donner des soins comme médecin, tantôt, l'avouerai-je, j'allais les voir, par nostalgie de la France, pour le plaisir de parler avec des compatriotes sur une terre lointaine.

J'eus ainsi l'occasion de vivre pour ainsi dire de leur vie, de pénétrer leurs mœurs, d'étudier leur pénible et dangereuse existence.

Ce fut en avril, par un froid de six degrés au-dessous de zéro, que, pour la première fois, je me trouvai à même de visiter nos pêcheurs sur leurs bateaux. Nous côtoyions, sur le croiseur français *l'Indre*, la côte sud de la Terre de glace, ce rivage inhospitalier, jonché d'épaves et cimetière de plusieurs centaines de marins français, quand, arrivés au tournant d'une baie limitée à l'est par la *Tête d'Ingolfs*, montagne volcanique à la cime neigeuse, nous aperçûmes au moins quatre-vingts goëlettes, lougres ou dundées animant le noir Océan.

Beaucoup d'entre eux avaient le drapeau en panne, ce qui voulait dire : nous demandons du secours.

Ils étaient partis en effet de Bretagne ou de Dunkerque depuis les premiers jours de mars, et déjà ils avaient plusieurs malades à bord, plusieurs avaries à réparer.

On se figure aisément leur joie quand ils découvrirent, de leur petite barque, le grand croiseur déployant au loin les couleurs nationales. Depuis deux longs mois, ils étaient sans nouvelles ; ils avaient, nous venons de le dire, d'anxieux malades à bord, des voiles déchirées par l'ouragan, des mâts brisés. Le navire de l'État vient leur donner des lettres, un médecin, remplacer le gréement détruit.

Aussi, comme à toute vitesse ils couraient sur nous ! Alors nous stoppions, autant que faire se pouvait, sur une mer souvent démontée ou charriant des glaçons détachés de la banquise polaire, et notre pilote Joonnekin (un vieux loup de mer qui compte déjà vingt-cinq campagnes d'Islande) s'armait du grand porte-voix et posait cette première question en un langage maritime que les lecteurs du nord ou de Bretagne reconnaîtront bien : — Bonjour, camarades, comment va-t-y la PÊCE? — Merci, commandant, répondait le capitaine de la goëlette, y va bien... — Combien avez-vous de barriques de *Mourue*? — 410, répondait toute fière la « *Belle Dijonnaise* ». — Avez-vous des malades à bord? — Oui. — Mais, remarquez-le bien, ce n'était que la troisième question, celle ayant trait à la pêce primait toutes les autres ! la PÊCE avant tout.

Sur le mot *oui*, nous descendions dans une baleinière, mon confrère de la marine et moi (les deux *taoutés* comme on nous appelait, d'un mot emprunté au langage Mahori des Tahitiens), puis souvent avec beaucoup de difficultés, vu la colère et la hauteur des vagues, nous nous hissions sur le lougre.

C'est qu'il n'y avait point d'escalier pour monter ! ce serait

Digitized by Google

trop de luxe et cela prendrait trop de place. Il faut grimper sur le flanc de la barque, en appuyant ses pieds sur quelques raccords et en se suspendant aux cordages, pour de là sauter entre les tonnes de poisson et enfin parvenir sur le pont où nous attendait l'aboiement sourd d'un terre-neuve irrité! Presque chaque équipage possède un de ces chiens, fort utiles pour aller chercher à la mer un objet tombé, voire même pour sauver un homme. L'intelligent animal prend du reste son rôle fort au sérieux et monte continuellement la garde, en courant d'un bord à l'autre. Nous descendions ensuite à la chambre du capitaine, petit réduit noir situé à l'arrière et dont tout l'ameublement se compose d'un placard-lit, d'un fourneau-cuisine et d'une table; là, le ou les malades venaient réclamer nos soins. Le plus souvent, nous avions à guérir des panaris très douloureux, causés par le frottement des lignes; des piqûres d'arêtes, etc., etc., plus rarement c'étaient une pneumonie, une pleurésie occasionnées par le froid humide. Si le cas était grave, nous ramenions le patient avec nous sur le vaisseau de guerre; si c'était moins dangereux, nous nous contentions de donner une ordonnance au second, qui utilisait la boîte de médicaments qu'emporte chaque barque.

Quelle terrible situation que celle d'un pauvre malade couché dans un mauvais hamac, ballotté sur ce frêle esquif, sans aliments frais, et n'ayant pour tout espoir dans les longs jours de fièvre et d'insomnie que le problématique médecin du croiseur, impatiemment attendu!

Après cette visite sommaire, tous ces braves gens ne savaient comment nous remercier; et nous ne pouvions pas leur causer un plus grand plaisir qu'en acceptant un toast (le plus souvent de gros bleu) à la santé de la France et du malade. Ou bien encore, disait le capitaine: « Peut-être, MAZOR, une belle *mourue* fraice vous ferait plaisir à *manzer* ou quelques langues » — qui constituent un morceau assez délicat! Bref, nous revenions comblés de remerciements et de beaux poissons pour la table du *carré*.

Tous ces capitaines de goëlette avaient devant nous la même attitude; ils attirent la sympathie par un air à la fois intelligent et modeste et une expression de touchante mélancolie répandue sur leur visage. On sait qu'ils passent un examen pour obtenir un brevet spécial, inférieur à celui de capitaine au long cours, et dit de *pêcheurs d'Islande*.

Chemin faisant, en rentrant au navire, nous pouvions examiner les pêcheurs revenus à leur poste de combat, c'est-à-dire se balançant en cadence pour agiter leurs longues lignes. Ils se tiennent par bâbord et tribord et se servent de deux cordes terminées chacune par deux hameçons. L'appât ou boëtte varie avec la saison. On emploie le plus souvent les coquillages, le

Digitized by Google

hareng, le maquereau, le lançon, le capelan, la jeune morue, etc. Dès qu'ils croient observer la moindre tension dans la ligne, ils la halent aussi promptement que possible, jettent le grand poisson dans le bateau et lui ôtent l'hameçon de la bouche.

Parfois la morue est de telle dimension — quelques-unes pèsent 30 kilogrammes — que par la force et l'excessive variété de ses mouvements, elle pourrait s'échapper; ils l'accrochent alors avec une gaffe ou avec une boucle, et c'est un spectacle fort intéressant que de voir la lutte qui s'engage entre l'homme et le monstre à la bouche prodigieuse. Les cris, les jurons, les épithètes les plus salées accompagnent le hissage de la capture.

Cette manœuvre de pêche dure dix-neuf heures sur les vingt-quatre du jour perpétuel; ils ne s'accordent même, quand la morue donne, que trois heures de sommeil, et cela, mouillés, exposés au froid d'avril et aux lames, n'ayant pour tous vivres qu'un peu de biscuit, de lard, de poisson et quelques verres d'eau-de-vie. Encore le plus souvent collectionnent-ils chaque petit verre pour boire la totalité de ces rations le dimanche.

Cette mauvaise coutume imposait même un autre devoir à notre commandant, celui de punir les indisciplinés.

Il me souvient en effet qu'on nous conduisit, un jour de fête, un grand gaillard aux cheveux roux, aux yeux bleus, d'une carrure athlétique, répondant en un mot au type des anciens Vikings qui vinrent conquérir la Normandie, et qui, sous l'influence *économique* de ses petits verres, révolutionnait toute la goëlette par ses discours bruyants « Je suis le meilleur pêcheur » du bord, tonnerre de Brest! criait-il, le patron le sait bien, » mais il fait exprès de me taquiner. *Il ne sait pas voir ça*, je ne » veux plus rester sous ses ordres, qu'on me *coupache* en mille » morceaux, je ne veux plus, je ne veux plus! »

La menace du conseil de guerre, des fers, suffit heureusement à convaincre cet énergumène momentané, et l'équipage put ramener à bord son homme radouci par la semonce paternelle du commandant du croiseur.

Le lendemain, il n'y paraissait plus, il était redevenu le doux et intrépide marin.

— Qui oserait être trop sévère, me disait notre lieutenant, quelle autre distraction ont donc ces hommes? Sauf peut-être les mineurs, connaissez-vous sur terre métier aussi rude ou aussi dangereux?

Lorsque le Vendredi-Saint nous dégustons une fine morue islandaise, nous ne nous doutons guère de tout ce qu'il a fallu de peine et de labeur pour amener ce poisson jusqu'à Paris.

On voit que tout n'est pas rose dans la vie du capitaine de goëlette. Outre la direction du navire, la responsabilité, il a aussi à conduire ses hommes, bons et honnêtes à jeun, mais parfois terribles quand ils sont excités.

Digitized by Google

Malgré ce petit travers, nos 4,000 pêcheurs annuels font très bon voisinage et très bon ménage avec les Islandais de la côte.

J'ai assisté bien souvent à des bals en plein air, où Français et habitants de l'ultime Thulé oubliaient, dans un moment de joie, les fatigues et les terribles dangers de la veille. Pour se comprendre, ils ont créé une véritable langue mi-flamande, mi-bretonne et mi-islandaise. Si vous interrogez un de nos pêcheurs, il vous répondra de la meilleure foi du monde : — Je parle l'Islandais (or c'est une langue plus complexe que le latin ou le grec, avec déclinaisons, etc., etc.); et maint Islandais qui ne savait pas un traître mot de notre beau langage m'affirmait qu'il parlait bien français avec les pêcheurs.

Les Islandais les aiment beaucoup parce qu'ils échangent du biscuit, du vin, de l'eau-de-vie contre des vivres frais et qu'à part quelques chants, quelques tapages longtemps prolongés les soirs de *bordée*, quelques grivoiseries dites aux ménagères, ils ne troublent en rien la douce quiétude si chère aux circumpolaires.

Enfin, et c'est à noter, tandis que les pêcheurs anglais vont voler les moutons sur la montagne, jamais l'on n'a eu pareil reproche à adresser à nos compatriotes. — « Français, pas voleurs, » me disait un jour un propriétaire côtier. — Pour être négative, cette vertu n'en avait pas moins son prix aux yeux de ce fermier.

Rien n'est plus facile en effet que d'aller prendre les moutons. Été comme hiver, ils vivent en liberté, errant par monts et par vaux, broutant çà et là le peu d'herbe que la neige ou les déjections volcaniques ont bien voulu épargner...

Une autre mission du croiseur, c'est d'entretenir les tombes des malheureux naufragés; en allant chasser la perdrix blanche dans les montagnes qui entourent Nordfjördr, je découvris quatre croix marquant la place où de pauvres matelots de vingt à vingt-deux ans, disait l'inscription, avaient été enterrés à la suite d'une tempête où tous s'étaient perdus; ces croix avaient été renversées par le vent, l'inscription à moitié effacée par la pluie, mais le lendemain je vins les replacer et les repeindre, avec les charpentiers du navire, et l'on a toujours ce soin pieux dès que les habitants signalent quelques sépultures isolées.

Il y a de même dans le cimetière calviniste de Reykjavik un coin catholique réservé aux Français, et malheureusement les croix n'y sont que trop nombreuses !...

Quant à la réparation des avaries, nous nous donnions, en passant, rendez-vous dans une baie de la côte est, et quand nous allions y mouiller, nous trouvions déjà rassemblés tous les invalides de la campagne, toute une flottille d'éclopés attendant qui une voile neuve, qui un mât, qui un gouvernail.

Force nous fut cependant d'abandonner ceux de Seydisfjördr

Digitized by Google

momentanément, car, quand nous voulûmes entrer dans le détroit, une bande de glaçons nous fermait la route, et si nous avions voulu pénétrer quand même, nous y serions restés; je viens en effet d'apprendre que les trois vapeurs danois chargés du service postal mensuel sont encore prisonniers de la glace au nord de l'Islande. Ce qui fit que, pour revenir, je dus prendre, le 4 juillet dernier, un petit voilier qui m'amena aux Fœrö, puis aux Hébrides. Il est donc malheureusement trop exact *que la mer d'Islande est mauvaise cette année.* Outre la *Petite-Jeanne,* j'ai eu des nouvelles de la *Catherine.* On l'aurait vue sombrer, si j'en crois un Dunkerquois et les habitants des Fœrö, sur le banc Féroïen. *Notre-Dame-de-Boulogne* est également perdue, mais par bonheur tous les hommes ont été sauvés et obligeamment conduits en Norwège par un petit steamer islandais nommé *Miaca.*

Beaucoup de pêcheurs islandais ou féroïens possèdent d'anciennes barques françaises réparées; après le naufrage, ils les achètent très bon marché, les radoubent, et l'élégance de leur forme, soit dit sans faux amour-propre national, les signale de loin à l'œil du voyageur.

Il y a pourtant un règlement qui s'oppose à ce que les pêcheurs d'Islande quittent la France d'aussi bonne heure. Si, en effet, ils n'abordaient ici qu'en juin, les tourmentes sont finies; mais jamais l'autorité maritime n'a pu faire observer cette loi de prudence. L'inactivité d'un long hiver leur pèse, l'espoir d'une meilleure pêche s'ils arrivent les premiers, l'amour-propre de montrer la route aux autres moins hardis, les excitent, et voilà comment, certains printemps, nous avons plus de cent morts à enregistrer.

Toutefois, le commandant actuel de notre station navale, M. le capitaine de vaisseau Planche, m'a dit qu'il ferait tous ses efforts, cette année, pour empêcher un départ aussi dangereux.

Malheureusement, dans les mers du Nord, la morue ne se rapproche des rivages que pendant la période du frai, c'est-à-dire à la fin d'avril, et elle choisit la côte la plus périlleuse, celle du sud, qui, sur une étendue de plus de cent lieues, n'offre pas le moindre abri où les barques puissent trouver un refuge.

J'ai prononcé le mot amour-propre : c'est une qualité que possèdent au plus haut degré les pêcheurs d'Islande; on ne saurait se faire une idée de leur émulation, si on ne les a pas entendus parler. Qui prendra le plus de morues? Sera-ce un Paimpolais, un Dunkerquois, un Gravelinois? Ce printemps, c'était la *Régate* de Gravelines qui tenait la tête avec 450 tonnes. Généralement une tonne renferme 60 belles morues et se vend de 75 à 80 francs. Son capitaine était ravi. Il avait eu le malheur de perdre son navire l'an dernier. « Cela me réhabilitera aux yeux de mon armateur, » me disait-il avec joie! Mais les Bretons n'étaient pas contents et ergotaient même un peu sur la conte-

Digitized by Google

nance réelle des tonnes! Je ne parlerai pas du traitement que l'on fait subir au poisson pris, ce sont là des détails techniques que l'on peut trouver dans tous les livres; je ferai seulement remarquer que les Dunkerquois préparent bien mieux la morue que les autres; aussi vendent-ils leur cargaison beaucoup plus cher.

Cette année, il y avait 91 bâtiments de Dunkerque, d'un tonnage moyen de 120, 17 de Gravelines et 30 de Bretagne. Le nombre d'hommes est généralement de 17 à 20 par goëlette. Ordinairement la proportion des barques est même plus forte, mais, l'année dernière, l'on a eu l'imprudence de faire des articles fulminants sur les dangers de la *morue dite rouge*, reconnue, mais trop tard, inoffensive, et cela empêche les Bretons de vendre leur pêche, partant de venir en aussi grand nombre voulu, ce printemps, où la réussite fut merveilleuse.

De longue date, nos pêcheurs ont la supériorité dans ce tournoi international. « Les Français, dit un écrivain anglais, par leur frugalité, leur mépris du danger, le prix du sel qu'ils font à meilleur marché que nous, nous battent complètement dans cette pêche... »

Après avoir quitté le croiseur, pour m'enfoncer seul dans l'intérieur des plaines, j'eus également plus tard occasion de retrouver nos braves pêcheurs. Ils étaient de Paimpol ou du pays du grand Han et en *terriens* cette fois : n'ayant pour tout costume que leurs grandes bottes noires et leurs pantalons de laine, ils encombraient le lit d'un torrent d'eau chaude naturelle, sources fort communes en Islande, à cause des volcans, et lavaient leur linge en famille tout en échangeant des lazzis avec les laveuses islandaises.

Je venais d'arriver aux fontaines d'eau chaude pour m'y baigner, et rien n'égala la surprise que j'eus quand j'entendis faire, en français, des réflexions sur mon accoutrement d'explorateur, si ce n'est celle qu'ils éprouvaient eux-mêmes, quand, après les avoir laissés jaser, je leur dis : « Je suis heureux que mon habillement vous amuse! » Nous nous étions réciproquement crus Islandais. On s'expliqua : ce furent force poignées de main, et chacun de m'indiquer certains petits lacs voisins sur les bords desquels je pouvais trouver du gibier en abondance. J'y courus et partageai ma chasse avec eux.

Si le *Supplément littéraire du Figaro* tombe sous les yeux d'un capitaine de Paimpol, celui-ci ne manquera pas de se rappeler cette rencontre imprévue avec le « voyageur parisien ». Je suis rentré plus tôt qu'eux; ils sont restés là-bas jusqu'en septembre, sur la grande mer, luttant contre mille dangers, mais, malgré tout, aimant leur Islande neigeuse avec son ciel blafard. Si je les crus *indigènes* en arrivant sur les bords du ravin d'eau

Digitized by Google

chaude, quelque familiarisé que je sois avec les Islandais, c'est bien une preuve que nos Bretons ont gardé une grande ressemblance avec leurs ancêtres scandinaves.

Dr LABONNE,
explorateur.

(Extrait du *Supplément littéraire du Figaro.*)

OUVRAGES REÇUS PAR LA SOCIÉTÉ

(POUR LES OUVRAGES DONT ON DÉSIRE UN COMPTE RENDU, ENVOYER DEUX EXEMPLAIRES.)

Maurice JAMETEL. *Pékin. Souvenirs de l'Empire du Milieu.* Paris, Plon, 1887, in-18, 305 pages, 4 francs. — Impressions de voyage d'un Européen qui n'a pas vu seulement la Chine en passant, mais qui l'a étudiée de près, qui l'a habitée, qui sait la langue chinoise et qui a longuement conversé avec les Chinois. La première moitié de l'ouvrage nous mène de Paris à Shanghaï et de Shanghaï à Tien-Tsin. La seconde moitié renferme les impressions recueillies à Pékin, surtout pendant la visite des temples de Bouddha. La Chine demeure dédaigneuse des *grands diables d'Occident;* c'est toujours le pays des examens et des lettrés, et si elle emprunte à l'Europe ou à l'Amérique leurs fusils à tir rapide, c'est pour les laisser ronger par la rouille.

Louis PAULIAT. *La politique coloniale sous l'ancien régime, d'après des documents empruntés aux archives coloniales du ministère de la marine et des colonies.* Paris, Calman Lévy, 1887, in-18, XV-328 pages, 3 fr. 50. — Il ne faut pas chercher dans ce livre un exposé méthodique de la politique suivie par l'ancien régime en matière coloniale et de ses vicissitudes, ni même un sommaire historique rédigé d'après les sources. C'est un plaidoyer, avec citations de pièces ou d'extraits de pièces, mais ce n'est qu'un plaidoyer et les pièces à l'appui datent presque toutes du XVIIe siècle et surtout du règne de Louis XIII. La thèse soutenue par M. Pauliat se résume en ceci : La France du XIXe siècle n'a pas suivi de bons principes en matière de colonisation; elle aurait dû prendre modèle sur l'ancien régime; ce modèle, ce sont les compagnies avec chartes, monopoles et privilèges.

ATLAS COLONIAL. *Édition populaire et classique, par Henri Mager, avec texte par A. Jacquemart.* Paris, Charles Bayle, in-4°, 1887, 1 fr. 75. — Cet ouvrage, dont la modicité du prix est le principal mérite, met à la disposition de toutes les bourses des notions cartographiques qu'il n'est pas aisé de rassembler.

J. GEBELIN.

Le Gérant : **J. MANÈS.**

Digitized by Google

MOUVEMENT COMMERCIAL DU PORT DE BORDEAUX

PENDANT LES NEUF PREMIERS MOIS DE 1887.

IMPORTATIONS (COMMERCE GÉNÉRAL).		
Arachides et graines oléagineuses	14,934,175	kilog.
Bois communs — bruts ou équarris	5.510	les 0/00 k.
Bois communs — sciés	43,197	les 0/00 k.
Bois communs — merrains	19.971.039	pièces.
Bois exotiques	1,697.588	kilog.
Cacao	2,703.991	—
Café	4.967.651	—
Céréales (grains)	1,225,217	quintaux.
Coton en laine	83,702	kilog.
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs	10.373.331	litres.
Fer, fonte et acier	12.034,313	kilog.
Gommes pures exotiques	1,517,383	—
Guano	»	—
Guinées des Indes	371,040	pièces.
Houille crue ou carbonisée	2,969,094	quintaux.
Huiles fixes pures	2,406,772	kilog.
Indigo	140,205	—
Laines	636,534	—
Peaux et pelleteries brutes	13.326.713	—
Poissons salés	13.027,072	—
Riz en grains ou en paille	8.755.992	—
Sucres bruts	24,765.698	—
Tissus, passementerie et rubans de laine	120.250	—
Vanille	26,186	—
Viandes salées	922.277	—
Vins	164,341.611	litres.

EXPORTATIONS (COMMERCE GÉNÉRAL).		
Bois communs — bruts ou équarris	17,721	les 0/00 k.
Bois communs — sciés	1,140	les 0/00 k.
Café	578,304	kilog.
Céréales (grains et farine)	33,729	quintaux.
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs	7.554,590	litres.
Fer, fonte et acier	14,941,430	kilog.
Fruits de table secs, frais, tapés ou confits et fruits oléagineux	7,914,934	—
Gommes pures exotiques	746.368	—
Huiles fixes pures	5,127.689	—
Indigo	5,187	—
Laines	759,591	—
Légumes secs et leurs farines	581,382	—
Liège ouvré	415,527	—
Machines et mécaniques	452,167	francs.
Outils et ouvrages en métaux	2,986.662	kilog.
Peaux et pelleteries brutes	2,534,488	—
Peaux préparées et ouvrées	654,194	—
Poissons salés	8,969.422	—
Poteries, verres et cristaux	16.518.155	—
Résines indigènes	5,113.165	—
Riz en grains ou en paille	3.276.330	—
Sucres bruts et raffinés	2.719.264	—
Tartrates	2,558.488	—
Tissus, passementerie et rubans de laine	747.088	—
Tourteaux	3,798.825	—
Viandes salées	476,756	—
Vins	97,509,460	litres.

Digitized by Google

OBSERVATOIRE ASTRONOMIQUE DE BORDEAUX

(STATION DE FLOIRAC)

Observations météorologiques de Septembre 1887.

DATE	ÉTAT ATMOSPHÉRIQUE A 9 HEURES DU MATIN						TEMPÉRATURE	
	PRESSION	TEMPÉR.	HUMID	CIEL	VENT	PLUIE	MINIMA	MAXIMA
	mm	°				mm	°	°
1	755,26	20,0	75	nuageux.	S.-E. faible.	0,4	14,0	24,6
2	54,28	18,4	60	couvert.	W. faible.	0,0	16,5	22,7
3	56,74	19,1	69	peu nuageux.	E. faible.	0,0	11,5	22,3
4	56,34	19,1	71	couvert.	S.-W. t. faible.	0,0	15,8	20,9
5	57,00	20,6	78	presque couvert.	S.-W. modéré.	2,5	16,0	22,9
6	53,47	21,8	72	peu nuageux.	S.-E. t. faible.	0,0	14,2	23,8
7	55,58	19,4	68	très nuageux.	S.-W. faible.	1,1	15,2	22,6
8	62,82	16,3	76	presque beau.	N.-N.-W. faible.	0,0	9,5	22,2
9	62,04	17,3	69	beau.	N.-E. faible.	0,0	10,2	22,6
10	59,88	17,7	73	peu nuageux.	S.-S.-W. presq. nul.	0,0	10,0	23,2
11	58,46	16,9	77	nuageux.	S.-W. très faible.	0,1	8,3	22,0
12	54,50	14,2	82	couvert.	S.-E. t. faible.	0,0	9,4	20,4
13	54,96	16,3	74	couvert.	E.-E.-W. presq. nul.	0,2	13,0	18,5
14	56,77	15,0	76	presque couvert.	S.-E. faible.	0,2	9,6	20,4
15	58,62	17,8	51	presque beau.	E.-N.-E. faible.	0,0	10,3	23,2
16	58,73	20,2	60	beau.	N.-E. t. faible.	0,0	11,1	26,7
17	57,07	21,0	58	peu nuageux.	S.-E. faible.	0,0	14,0	29,3
18	58,90	21,3	85	presque couvert.	N.-E. calme.	0,3	12,1	28,7
19	61;75	17,0	54	presque beau.	N.-E. modéré.	0,0	12,0	21,9
20	60,02	14,1	74	peu nuageux.	N.-E. modéré.	0,0	8,0	19,6
21	54,83	17,0	62	peu nuageux.	N.-N.-E. modéré.	0,0	14,0	22,5
22	55,75	18,1	59	beau.	E. très faible.	0,0	8,6	27,1
23	58,90	19,0	60	beau.	E. faible.	0,0	12,5	27,0
24	58,77	16,2	58	beau.	N.-E. faible.	0,0	10,1	24,6
25	57,15	12,9	56	beau.	E.-N.-E. modéré.	0,0	5,9	20,7
26	55,28	10,8	68	beau.	N.-N.-E. t. faible.	0,0	5,0	20,6
27	48,48	14,5	71	nuageux.	S.-S.-E. t. faible.	0,0	7,7	20,5
28	43,92	12,1	92	couvert.	S.-S.-W. faible.	9,2	9,0	13,8
29	40,45	9,8	95	couvert pluie.	S.-S.-E. faible.	15,4	7,0	15,7
30	47,60	10,4	92	très nuageux.	S.-S.-E. presq. nul.	16,9	7,0	13,4

Bordeaux. — Imp. G. GOUNOUILHOU, rue Guiraude, 11.

Digitized by Google

L'ALGÉRIE ET L'ALLIANCE FRANÇAISE

CONFÉRENCE FAITE A BORDEAUX LE 7 MAI 1887

MESDAMES, MESSIEURS,

Vous connaissez déjà l'Alliance française, vous savez quel objet elle se propose et les moyens qu'elle emploie. Je n'ai pas à lui gagner vos sympathies, puisque c'est chose faite; je voudrais seulement les fortifier, les rendre plus vives, s'il est possible, en vous montrant notre Société à l'œuvre dans un des pays où son action répond aux nécessités les plus évidentes et sert de la manière la plus efficace l'intérêt national.

Il n'y a pas encore bien longtemps qu'on pouvait dire de l'Algérie que c'était pour la France une loge à l'Opéra, c'est-à-dire une conquête de fantaisie, un objet de luxe coûteux et inutile. Non pas que l'Algérie ait perdu cette beauté pittoresque, cette grâce sauvage, cette saveur d'exotisme oriental qui séduit les imaginations les moins romantiques. Elle aura toujours son magnifique climat, son ciel, son air lumineux, l'étonnante variété de ses sites, l'imprévu de ses contrastes. La nature tour à tour charmante et terrible, les habitants de toute race, de toute langue et de tout costume y composent pour l'artiste, pour le voyageur, pour le simple curieux, un tableau unique, d'une richesse de couleur incomparable. Mais ce n'est plus là son seul mérite; elle se recommande par d'autres titres à l'attention des esprits sérieux. La civilisation s'y étend, sur ce vieux sol africain redevenu fertile une société nouvelle grandit, une société de travail et de progrès.

A l'heure qu'il est, les chemins de fer sillonnent l'Algérie dans tous les sens : on compte plus de 2,000 kilomètres exploi-

Digitized by Google

tés, près de 900 concédés ou en cours d'exécution. La grande ligne qui part de Tunis s'étend d'est en ouest jusqu'aux confins du Maroc; sur ce vaste tronc s'embranchent les lignes de pénétration, qui plongent dans le sud jusque sur les Hauts-Plateaux, jusqu'au Sahara, portant vers l'intérieur les marchandises importées d'Europe et drainant vers le littoral la production indigène. La culture des céréales occupe près de 3 millions d'hectares; l'exploitation des forêts, des alfas, la culture du tabac, de l'olivier, du palmier-dattier ont une importance toujours grandissante; la culture de la vigne a pris depuis quelques années une extension rapide. En 1850, il y avait seulement 792 hectares plantés en vignes; en 1874, on en comptait 20,000; à la fin de 1885, 70,000. On peut évaluer aujourd'hui à 100,000 hectares la superficie du vignoble algérien. La récolte de 1886 se chiffre par plus de 1 million 500,000 hectolitres. Dans ce rapide inventaire de la richesse agricole doivent aussi figurer le matériel qui représente une valeur de plus de 23 millions et le bétail dont l'effectif s'élève à plus de 14 millions de têtes. Les industries, qui naissent à peine, occupent déjà dans 17,700 établissements 45,000 ouvriers; l'exploitation des mines, rien qu'en minerai de fer, donne 500,000 tonnes, le sixième de la production française. Le mouvement de la navigation a été en 1885 de 4,385 navires avec 671,000 tonnes de marchandises à l'entrée, de 4,427 navires avec un 1 million 94,000 tonnes à la sortie. Ce même pays qui en 1831 faisait avec le dehors pour 8 millions d'affaires — 6 millions et demi à l'importation, 1 million 400,000 francs à l'exportation, — atteint maintenant presque le demi-milliard. Les relevés de 1885 accusent pour les importations une valeur de 237 millions 957,000 francs; pour les exportations, 195 millions 369,000 fr.

Assurément l'Algérie nous a coûté cher, très cher. La direction de la comptabilité au ministère des finances vient de faire le relevé des dépenses et des recettes de toute nature depuis le commencement de l'occupation jusqu'à la présente année. A la colonne des dépenses on arrive à un total de 4 milliards 764 millions 336,754 francs, tandis que la somme des recettes n'atteint

Digitized by Google

qu'à 1 milliard 164 millions 612,503. L'excédent des dépenses ressort à 3 milliards 599 millions 724,251 francs. Voilà pour le passé. Mais maintenant encore les dépenses sont de beaucoup supérieures aux recettes. Celles-ci, pendant l'année 1884, sont arrivées seulement à 42 millions 864,135 francs, tandis que les dépenses montaient à 125 millions. Il est vrai que ce dernier chiffre, si on l'analyse, se décompose comme il suit :

Dépenses pour les services civils.....F.	46,956,000
Dépenses militaires (armée et marine).....	57,423,000
Garanties d'intérêt pour les chemins de fer et annuités diverses.....	21,180,000
TOTAL.....F.	125,559,000

Or les garanties d'intérêt ne constituent qu'une simple avance qui sera certainement recouvrée dans un délai plus ou moins long. Les dépenses militaires ne peuvent être que pour une faible part attribuées à l'Algérie; il n'est nullement prouvé que tout le 19e corps d'armée soit nécessaire à sa garde. L'armée d'Afrique, depuis sa création, a fait figure sur d'autres champs de bataille que ceux de l'Algérie; entretenues ailleurs, les troupes qui la composent ne coûteraient pas beaucoup moins. En bonne justice, quand on évalue les charges que la colonie impose à la métropole, il n'y a pas grand'chose à faire entrer en ligne de compte en dehors des dépenses nécessitées par les services civils. Ces dépenses tendent à augmenter, mais d'autre part le mouvement des recettes suit une progression à peu près constante, extrêmement rapide et tout à fait rassurante pour l'avenir. En 1840, elles se chiffraient par 18 millions; en 1881, par 24; en 1884, par 42. Sans optimisme exagéré, on peut prévoir le temps assez prochain où l'Algérie équilibrera ses recettes et ses dépenses, j'entends les dépenses qui lui sont propres.

Pour que ce pays soit mis complètement en valeur, il manque encore beaucoup de choses. L'Algérie a besoin de compléter son réseau de chemins de fer, déjà très avancé; de grands travaux d'hydraulique agricole sont nécessaires pour obtenir un

Digitized by Google

bon aménagement des eaux; l'achèvement des ports, le reboisement des montagnes réclament aussi d'assez grosses dépenses.

Cependant, si l'on sait utiliser les ressources locales, si l'on fait appel non pas seulement à la bourse de l'État, mais aux intéressés, aux compagnies, aux chambres de commerce, aux syndicats agricoles, à l'industrie privée, tout cela peut s'exécuter sans qu'il en coûte à la France de trop lourds sacrifices. Mais il restera toujours la mise de fonds primitive, la formidable avance de 3 milliards 600 millions, qui selon toute vraisemblance ne sera jamais remboursée d'une manière directe. Faut-il admettre que cette somme énorme a été dépensée en pure perte ou qu'elle n'a valu à la France que des compensations toutes morales, que des satisfactions d'amour-propre? C'est ce que je ne crois pas et, d'accord en cela avec de bons juges, j'estime que, sous le point de vue purement financier, l'Algérie n'a pas été pour nous une si mauvaise affaire.

Lorsqu'on fonde une colonie, il est chimérique de compter sur son rendement fiscal pour compenser ou amortir les dépenses de conquête ou d'installation, le capital de premier établissement. Le temps n'est plus où l'on ne considérait les colonies que comme de simples champs d'exploitation pour la métropole. Ce n'est que d'une façon indirecte qu'elles peuvent payer leur dette; mais elles arrivent souvent à la payer, et c'est le cas pour l'Algérie. Sans parler de l'extension d'influence, des avantages politiques et militaires qu'elle nous a procurés, la possession de l'Algérie crée à la France un actif considérable. Un écrivain justement apprécié du public bordelais, M. Foncin, évalue cet actif à 300 millions par an. Il y fait entrer avec raison la subsistance des Français établis en Algérie, qui y vivent et qui en vivent; le produit net des chemins de fer, dont les actionnaires et les obligataires sont presque tous Français; les bénéfices des établissements de crédit, des exploitations rurales, des Compagnies de navigation; la diminution des frais d'assurances maritimes, due à une sécurité qu'on ne connaissait pas au temps de la pira-

Digitized by Google

terie barbaresque; enfin, les profits réalisés par le commerce français.

Subsistance de 200,000 Français établis en Algérie, comptée à 1,000 francs par tête, prix moyen de l'entretien d'un soldat en Algérie, environ.....F.	200,000,000
Recettes nettes des chemins de fer.....	17,500,000
Bénéfices des établissements de crédit, des exploitations agricoles, des Compagnies de navigation, etc, environ.....	14,000,000
Profits commerciaux.....	20,000,000

On pourrait assurément discuter quelques-uns de ces chiffres. Il me paraît excessif de compter à 1,000 francs par tête l'entretien des 200,000 Français établis en Algérie, parce que sur ce nombre il y a beaucoup d'enfants. Par contre, d'autres évaluations sont beaucoup trop modestes. Pendant les années 1882, 1883, 1884, le mouvement total du commerce extérieur de l'Algérie, importations et exportations réunies, a été de 1 milliard 491 millions 212,000 francs, sur lesquels la part de la France n'est pas moindre de 1 milliard 145 millions, soit une proportion de 77 0/0. A l'importation, sur un total de 1 milliard 22 millions de francs, les marchandises françaises figurent pour 853 millions 785,000 francs, soit une proportion de 85 0/0; à l'exportation, sur une valeur de 469 millions 107,000 francs, les échanges avec la France se chiffrent par 292 millions 884,000 francs, soit un peu plus de 60 0/0. Vous voyez, qu'en Algérie au moins, nous n'avons pas travaillé seulement pour les étrangers et que le commerce national, comme il était naturel et légitime, s'est fait la part du lion. Eh bien! j'ai peine à croire que, sur une moyenne annuelle de 348 millions d'affaires avec l'Algérie, le commerce français ne réalise qu'un bénéfice de 20 millions. Ces réserves indiquées, en réduisant certains des chiffres avancés par M. Foncin, en majorant certains autres, on arrive à peu près à la même évaluation totale. Voilà donc un bénéfice annuel de 300 millions que l'Algérie procure à la France pour une mise de fonds de 3 milliards 600 millions. N'est-ce pas là un placement avantageux, une rémunération satisfaisante?

Digitized by Google

Déjà favorables, les conditions actuelles ne peuvent manquer de s'améliorer encore dans l'avenir. Le spectacle que présente l'Algérie est donc rassurant; c'est une colonie en voie de progrès, une des colonies les plus prospères qu'il y ait au monde.

Cette prospérité toujours croissante, elle la doit à la France. C'est la France qui l'a gagnée à la civilisation, c'est la France qui l'a rachetée de la barbarie au prix de ses capitaux, au prix de son sang, bien plus précieux encore. Tous les avantages matériels qu'elle nous procure ou qu'elle arrivera à nous procurer seraient une rémunération insuffisante pour de tels sacrifices, si l'Algérie ne devait pas un jour être complètement, absolument française.

Déclarer qu'elle l'est aujourd'hui; dire, comme on le fait souvent, qu'elle n'est plus qu'un prolongement de la France, c'est jouer sur les mots ou méconnaître étrangement la réalité des faits. Possession française, oui; terre française, pas encore. Loin de moi la pensée de contester le patriotisme de ceux de ses habitants qui sont Français de naissance ou d'origine. Ils ont fait leurs preuves en 1870. Quand leur sécurité était loin d'être entière, quand des menaces d'insurrection mettaient en péril leurs foyers, ils ont fourni à la défense nationale un large contingent de volontaires; ce qu'ils ont fait alors, ils sont toujours disposés à le faire. On n'oublie pas la patrie française quand on s'éloigne d'elle, bien au contraire il semble que l'amour qu'elle inspire grandisse avec la distance et que ceux qui sont loin soient plus impatients de se dévouer pour elle.

Mais cette population française de l'Algérie, si ardemment, si passionnément française, n'est qu'une minorité, et bien faible. Le dernier recensement, celui de 1886, indique pour toute l'Algérie une population totale de 3 millions 817,000 habitants. Dans ce nombre, il y a seulement 219,000 Français de naissance ou d'origine (1), si l'on ne compte ni l'armée, ni les israélites indigènes, naturalisés en 1870 et qui se rapprochent de plus en plus de nous. La part de l'élément national se réduit donc à 6 0/0 seulement de la population totale. Et

(1) Population municipale.

Digitized by Google

pourtant, là encore, on ne peut nier qu'il y ait eu de grands progrès d'accomplis. La population française municipale n'était que de 156,000 personnes en 1876, de 195,000 en 1881. Et l'accroissement régulier qui se produit n'est pas dû seulement à l'immigration; il provient aussi, et pour une forte part, de l'excédent des naissances sur les décès. Nos colons sont solidement installés et parfaitement acclimatés dans ce pays qu'au début on appelait avec quelque raison le cimetière des Européens. Ils y vivent, ils s'y reproduisent, ils s'y multiplient. Mais à côté d'eux et presque parallèlement se développe la colonie étrangère. Il y avait, en 1876, 155,000 étrangers en Algérie; en 1881, 181,000; en 1886, 205,000 (1). On ne peut pas écarter cette population étrangère, on ne peut même pas regretter de la voir venir, car elle rend de réels services. Elle se compose en majeure partie d'Espagnols, d'Italiens, de Maltais, qui viennent pour ainsi dire en voisins, s'acclimatent sans difficulté dans un milieu presque semblable à celui où ils ont déjà vécu, et peuvent se livrer presque impunément aux travaux les plus rudes. Ce sont d'excellents auxiliaires; loin de s'inquiéter de leur présence, on doit s'en applaudir. Cependant, il faut bien reconnaître qu'il y a là un problème politique de nature à préoccuper gravement les esprits réfléchis, et qu'il faut dès à présent, si l'on veut éviter pour l'avenir de sérieuses difficultés, chercher les moyens de désagréger et d'absorber peu à peu dans la nationalité française ces masses étrangères.

Les étrangers comme les Français ne sont qu'une minorité. L'élément prépondérant, celui qui forme l'immense majorité, c'est l'élément indigène. Il y a quelque vingt ans, on annonçait comme certaine la prompte disparition de nos sujets musulmans. Un peuple de civilisation inférieure ne peut, affirmait-on, subsister à côté d'une société européenne. Fatalement, il est condamné à s'éteindre. Cette prédiction ne paraît pas tout près de se réaliser. En 1876, on trouvait 2 millions 462,000 indigènes; en 1881, 2 millions 850,000; en 1886, il y en avait 3 millions 260,000. A chaque recensement, ils augmentent

(1) Population municipale.

Digitized by Google

de 400,000. Certes, il ne faut accorder à ces chiffres qu'une confiance limitée; pour beaucoup de raisons le recensement des indigènes ne s'opère pas et surtout ne s'opérait pas il y a quelques années avec toute la précision désirable. Mais ce qui apparaît d'une façon évidente, c'est que loin de s'éteindre, de s'éliminer d'elle-même, la population indigène de l'Algérie tend à augmenter. Et cela s'explique. Voilà un peuple qui, avant 1830, était périodiquement ravagé par les guerres, les famines, les épidémies; c'était l'habitude de dater par les pestes. Ces races indigènes ont la vie tellement dure, qu'elles ont trouvé moyen de résister à toutes les causes de destruction. A présent, nous avons mis la paix dans le pays, les épidémies deviennent rares; sauf une lamentable exception en 1867, on n'a plus revu de grandes famines. La situation matérielle s'est améliorée, l'aisance se répand peu à peu. Les conditions générales de la vie étant meilleures, il est naturel que la mortalité diminue et que la population s'accroisse. Il est honorable pour la France qu'il en soit ainsi. Certains peuples colonisateurs ont les poumons si exigeants qu'ils absorbent tout l'air respirable; qui se trouve près d'eux dépérit et succombe; quand ils arrivent dans un pays, ils font place nette des anciens occupants. Ce n'est pas ainsi que nous avons procédé ni en Algérie ni ailleurs; à défaut d'autre supériorité, nous pourrions au moins revendiquer celle-là.

Puisque cette population indigène subsiste; puisque, loin de disparaître, elle s'accroît, il est donc nécessaire de compter avec elle, de travailler à l'amener à nous, de faire en sorte qu'elle devienne nôtre, qu'elle soit un jour française. Actuellement, elle ne l'est pas. On ne peut pas dire que tous les indigènes de l'Algérie soient nos ennemis. Le fanatisme, la haine aveugle, qui étaient autrefois dans presque toutes les âmes, se sont sensiblement atténués, surtout depuis une quinzaine d'années. Sans raisonner beaucoup, sans se bien rendre compte des choses, ils sentent confusément que notre domination a été pour eux plus bienfaisante que nuisible. Un bon nombre, qui ont des intérêts importants, des situations acquises,

Digitized by Google

sont naturellement peu favorables à des bouleversements dont ils seraient les premières victimes; ils constituent toute une classe conservatrice, dans le bon sens du mot. Mais il ne faut pas se dissimuler qu'il existe aussi des éléments hostiles. Il y a parmi ces musulmans d'Algérie des fanatiques, des illuminés, pour qui toutes les réalités n'existent pas. Nous pouvons leur montrer nos chemins de fer, nos paquebots, les merveilles de notre industrie, l'attirail formidable de notre puissance, tout cela ne les touche guère. Que l'envoyé du Ciel, que le *Maître de l'heure* paraisse, tout rentrera dans le néant.

On a souvent envisagé l'hypothèse, qui n'a malheureusement rien d'invraisemblable, d'une guerre européenne, et l'on s'est demandé ce qui arriverait alors en Algérie. Ce qui est arrivé en 1870, a-t-on répondu; au début de la guerre franco-allemande, les indigènes ne s'étaient pas émus, ils marchaient volontiers dans nos rangs. Puis, lorsque les désastres ont éclaté, leur premier sentiment a été une profonde surprise. Ils ne croyaient pas que la France pût être vaincue. Ensuite, l'agitation a commencé, s'est propagée, une insurrection formidable s'est produite; par bonheur elle est survenue un peu tard, lorsque déjà nous étions en mesure de la réprimer. Quelques mois plus tôt, elle aurait pu emporter la colonie. Il faut toutefois remarquer que le soulèvement n'a pas été général; il ne s'est étendu qu'à la Kabylie et au sud de la province de Constantine; le sud de la province d'Alger, la province d'Oran tout entière sont demeurés paisibles. Qu'une nouvelle guerre éclate, une guerre où toutes les forces de la France seraient engagées, on pourra s'attendre non pas à une insurrection générale, mais à des mouvements partiels. Si les Arabes ne pensaient pas à se révolter, nos ennemis y penseraient pour eux; nous pouvons être assurés que les excitations ne manqueraient pas. Serait-on placé alors dans cette alternative pénible ou de sacrifier l'Algérie, ou d'immobiliser pour la défendre une partie de nos forces actives? Je ne le pense pas. On pourrait fort bien envoyer sur le continent européen la presque totalité du 19e corps, à condition de le remplacer par des régiments

Digitized by Google

territoriaux venus de France, très supérieurs comme solidité et comme instruction militaire aux mobilisés de 1871. Avec ces régiments, avec l'énergique population coloniale, organisée elle aussi en troupes territoriales, avec l'appoint des volontaires étrangers et même indigènes, on parviendrait à prévenir ou à réprimer les soulèvements. La tâche serait facilitée par l'existence des voies ferrées, créées presque toutes depuis 1871. Car les chemins de fer en Algérie ne sont pas seulement la partie la plus importante de l'outillage économique, ils ont aussi une immense valeur stratégique. Ils permettent d'en imposer aux indigènes par des mouvements de troupes qui leur font illusion sur l'importance de nos effectifs; ils permettent des transports, des concentrations rapides, une action immédiate et efficace. On a attribué avec raison à l'existence du chemin de fer d'Alger à Oran l'attitude pacifique observée en 1871 par une partie des populations de l'ouest. Ainsi le pays des Flittas, situé tout près du parcours de la ligne, au sud de la vallée du Chélif, qui avait été un des principaux foyers de l'insurrection de 1864, n'a pas bougé.

Il ne faut donc pas se laisser aller à des inquiétudes excessives. Mais d'autre part, il est bien évident qu'en l'état nous ne pouvons pas compter sur l'ensemble des indigènes et nous avons encore à nous prémunir contre l'hostilité éventuelle de beaucoup d'entre eux. C'est là une situation regrettable dont il est sage de se préoccuper et qu'on doit s'efforcer de modifier au plus vite.

Que tous les indigènes de l'Algérie ne soient pas encore francisés, il n'y a pas lieu de s'en indigner ni d'en être surpris. Il n'y a pas si longtemps que l'état de guerre a cessé. Nous avons conquis Alger en 1830, mais la conquête de l'Algérie n'a pu être considérée comme effectuée qu'en 1848, encore n'était-elle pas alors complètement achevée. La conquête morale est plus longue et plus difficile; elle l'est d'autant plus que nous avons affaire à des populations que tout semble éloigner de nous : croyances, mœurs, habitudes, organisation sociale. Nos sujets musulmans ne sont point nos pareils; on peut dire qu'ils ne

Digitized by Google

sont pas nos contemporains; ils appartiennent à un âge de la civilisation que nous avons depuis longtemps dépassé. Notre société est la résultante de toute une série d'évolutions historiques qu'ils n'ont point connues. Ils sont loin, très loin de nous sinon dans l'espace, au moins dans le temps. Pour les mettre de plain-pied avec nous, pour les amener à penser, à sentir et par suite à agir comme nous, il faudrait leur faire franchir tout d'un coup d'innombrables étapes que nous avons mis vingt siècles à parcourir.

Ainsi considérée, la tâche paraît effrayante au premier abord, presque impossible. Il semble qu'elle ne puisse être réalisée que par l'effort patient de longues générations. Mais si l'on ne se laisse pas aller à cette impression passablement décourageante, si l'on réfléchit davantage, on arrive à se convaincre que l'œuvre à accomplir n'est pas si difficile et peut être réalisée dans un délai relativement assez court.

Assurément, si l'on laissait agir les seules causes naturelles, on attendrait longtemps. Mais quoi, est-ce donc en vain que notre civilisation dispose de tant et de si puissants moyens d'action? Nous avons presque réduit à rien l'obstacle matériel de la distance, nous commandons à la nature, nous dirigeons à notre gré les forces physiques, et nous ne pourrions rien pour activer la croissance intellectuelle d'un peuple? En politique aussi bien qu'en agriculture il existe des procédés perfectionnés, des méthodes intensives par où, sans hâte excessive, sans précipitation imprudente, on peut obtenir des résultats plus rapides que ceux qui seraient produits par l'évolution abandonnée à elle-même.

Sans espérer l'assimilation complète et surtout immédiate des indigènes, nous pouvons beaucoup pour les transformer, pour faire leur éducation, pour les rapprocher de nous graduellement. Cela posé, demandons-nous quels sont les moyens qu'il convient d'employer.

On ne peut guère compter, au moins pour le moment, sur la fusion des races opérée par le croisement. De 1863 à 1884, dans une période de vingt ans, le nombre des mariages mixtes

Digitized by Google

entre Européens et indigènes s'est élevé en tout à 126. Il n'y a pas beaucoup plus à attendre des naturalisations individuelles : de 1865 à 1885, on n'en a pas compté plus de 667. Le petit nombre des mariages mixtes s'explique par la différence si profonde des mœurs et des idées qui rend bien difficile la formation d'unions convenablement assorties. De même si l'indigène musulman ne se résout qu'à grand'peine à demander la naturalisation, c'est qu'elle entraîne pour lui de bien autres conséquences qu'un simple changement de nationalité. En passant sous l'empire du code civil, il accepte une législation nouvelle, une organisation tout autre de la famille; il renonce à toutes ses traditions, à toutes ses habitudes intimes; sa vie intérieure est bouleversée. Aux yeux de ses coreligionnaires c'est comme une apostasie qu'il commet.

Le grand obstacle à l'assimilation des indigènes, a-t-on dit quelquefois, c'est la religion. Si leur ferveur musulmane ne les rendait pas hostiles à une domination chrétienne, on parviendrait bien vite à en faire des Français. Il est très vrai que le fanatisme religieux a été et demeure encore une des forces les plus redoutables contre lesquelles nous ayons à lutter en Algérie. Si les Arabes étaient chrétiens, le problème de l'assimilation ne serait point résolu par là même, mais il serait simplifié. Par malheur, les Arabes ne sont pas chrétiens et ne sont pas près de le devenir. L'islamisme n'est pas une de ces religions vagues ou caduques auxquelles on arrache facilement leurs adeptes. On trouverait sans doute des musulmans moins fervents que les autres, mais il n'y a guère de population musulmane qui, prise dans son ensemble, manifeste de l'indifférence ou fasse preuve de tiédeur. Il n'y a pas d'exemple de population musulmane qui ait été convertie en masse au christianisme. En Algérie, la propagande a été conduite avec beaucoup d'habileté, de persistance, d'énergie; elle n'a donné que des résultats tout à fait insignifiants, tout en présentant de graves inconvénients politiques. Aujourd'hui, elle paraît complètement abandonnée.

Des politiques simplistes, de ceux-là que rien n'embarrasse,

Digitized by Google

ont imaginé une solution vraiment admirable. Il suffirait de dire : l'Algérie est assimilée à la France, les trois départements algériens deviennent départements français — tous les habitants qui n'appartiennent pas à une nationalité étrangère deviennent citoyens français, avec tous les droits et tous les devoirs que cette qualité comporte. — Cela ne changerait rien aux sentiments des indigènes, peut-être même provoquerait-on de la part de beaucoup des protestations et des résistances. Ce seraient des Français malgré eux et d'assez mauvais Français, peu disposés à accepter les charges qu'on leur imposerait ainsi, mal préparés à exercer les droits, dont ils pourraient faire le plus dangereux usage. Que deviendrait la population vraiment française, celle que nous devons avoir à cœur de protéger, lorsqu'elle serait perdue, noyée au milieu de cette masse ignorante et barbare? L'idée d'une naturalisation collective et immédiate des indigènes ne saurait être discutée sérieusement; c'est une fantaisie d'utopistes, à laquelle nous ne nous arrêterons pas davantage.

Qu'y a-t-il donc à faire qui soit pratique, efficace, susceptible non pas certes de nous conduire au but d'un seul bond, mais de nous en rapprocher de plus en plus? On peut attendre beaucoup du développement même de l'Algérie, des progrès de la colonisation, de l'accroissement de la population française et européenne. Par le contact, par les rapports plus fréquents et plus intimes, il se fait comme une propagande spontanée à laquelle les indigènes ne sont pas toujours réfractaires. Sans y songer, sans le vouloir, bon gré mal gré ils se trouvent entraînés au courant de la vie européenne. Mais encore une fois cela ne suffit pas. Il faut des moyens d'action plus directs, plus puissants, d'un effet plus immédiat. Notre ennemi le plus redoutable en Algérie c'est l'ignorance des indigènes, leur esprit de fanatisme et de préjugé; attaquons-le cet ennemi avec l'arme qui est faite pour le combattre, avec l'instruction. Comment espérer qu'ils en viennent jamais à penser, à sentir en français, si nous ne leur apprenons d'abord à parler en français? Or, l'immense majorité de nos sujets musulmans ignore notre langue. Les choses en

Digitized by Google

sont là aujourd'hui. Il ne s'agit pas pour le moment de les initier à nos sciences, de les jeter d'un coup dans ces complications de notre enseignement. Ils sont sujets français, il faut avant tout leur apprendre à parler français.

(A suivre.) Maurice WAHL.

Aux cataractes de Khon.

Notre *Bulletin* (année 1885, nos 22 et 23; année 1886, n° 22; année 1887, n° 18) a signalé à plusieurs reprises les efforts faits par nos officiers de marine pour reconnaître et pour assurer la navigabilité du haut Mékong, et les importants résultats qui ont été obtenus.

Voici, sur le même sujet, une lettre de M. Noël Pardon, directeur de l'intérieur en Cochinchine, relative au dernier voyage aux cataractes de Khon. Le haut Mékong est décidément vaincu. — La lettre de M. Pardon nous a été communiquée par M. le capitaine de vaisseau Réveillère.

Vous savez comment cet excellent de Fésigny a rendu la passe plus facile en faisant couper les arbres et en faisant sauter, à la dernière saison sèche, les roches qui l'obstruaient. Il ne restait plus qu'à prouver le mouvement en marchant et à montrer par exemple qu'une pauvre petite chaloupe de la direction de l'intérieur, le *Doc-Phu-ca*, un petit vapeur des Messageries fluviales, la *Mouette*, pourraient suivre le sillon laissé par le torpilleur 44, le *Préapatang* et l'*Etincelle*.

Le 20 août dernier, M. Blanchet, directeur par intérim des Messageries fluviales, et moi, sous la direction de M. de Fésigny et accompagnés de MM. de Verneville, Navelle et de Calan, administrateurs des affaires indigènes, secondés par un capitaine des bateaux des Messageries fluviales, nous avons quitté Saigon, gagné Pnom Penh, puis Krattié, passé facilement les premiers rapides de Sambor-Sambor, touché à Ca Prien, pris haleine à Ca Tanden et piqué de l'avant dans les rapides. Vous les connaissez mieux que personne, les ayant passés deux fois; vous savez de quelle émotion poignante on ne peut se défendre lorsque les chaloupes hésitent et, malgré les 250 ou 280 tours de leur machine, ne se déplacent plus d'une façon appréciable, lorsque restent fixes les repères pris sur les rives, lorsque sur-

Digitized by Google

tout, par suite des contre-courants de surface, on ne constate plus aucun remous devant la chaloupe qui semble par conséquent culer en dérive. Toutes ces émotions nous les avons eues pendant quelques minutes qui sont des heures. La chaloupe du résident de Krattié qui nous avait accompagnés, trop faible, est obligée de se replier; les nôtres passent assez bien le premier, le second et le troisième rapides. Les bouées mises par Fésigny sont si visibles, la route est si facile que c'est maintenant tout simplement une question de vitesse, et le directeur des Messageries fluviales et son capitaine nous ont déclaré qu'ils y feraient passer, quand on le voudrait, leurs bateaux des lignes du Cambodge.

Je me rappelle vous avoir entendu dire : ce qu'il faudrait, c'est faire passer un bateau des Messageries fluviales. Voilà qui est fait.

Le soir, vers six heures et demie, nous arrivions à Stung-Treng. Hélas, le drapeau français que vous aviez vu flotter sur le poste de Sambor n'y est plus. Le Siam a revendiqué ce poste et avec succès : il y construit maintenant treize maisons, tout un village, pour mieux en assurer la réoccupation ; mais ce qu'il y a de plus fort, c'est que le Siam a mis un poste de douane à Kondal Kla, à quelques milles au-dessous de Siemboc, sur la rive gauche, en plein territoire cambodgien comme l'affirme Aymonnier dans ses notes sur le Laos. Après Angkor et Battambang, après Melon Piey et Toanlé Répon, c'est donc Krattié que l'on entame. Quand comprendra-t-on qu'il ne reste point de temps à perdre pour opérer résolument et avec la dignité de notre droit cette démarcation de frontières que vous demandez? Plus nous tarderons, plus la réalisation de votre beau rêve, la rive gauche à la France, deviendra impossible. Les Siamois, incités par les Anglais, poussent de l'avant et ferme.

Vous aviez été bien accueilli par le général siamois, le khul de Stung-Treng. Pour nous l'accueil a été plus que froid, bien que je n'aie pas manqué de produire une lettre du résident général nous accréditant en qualité de touristes hauts fonctionnaires, ni de citer l'exemple de la réception qui vous avait été faite l'année dernière. A ce dernier argument, le khul nous a répondu qu'à cette époque il n'y avait point encore de traité de commerce entre la France et le Siam et que l'on pouvait passer, tandis que ce n'est plus actuellement autorisé *(sic)*. Cela m'a semblé le triomphe de la diplomatie.

Se conformant à cette interprétation du traité de commerce (!) il n'a voulu nous donner ni pilote, ni bois, bien que le vieux pilote qui vous avait conduit se fût présenté à nous dès notre arrivée. Après avoir répondu à ces procédés par toute espèce de politesses et par le cadeau d'un superbe fusil contre un cochon ladre, des poulets étiques et des cocos desséchés, nous nous sommes remis en marche en cherchant notre route à coups de

Digitized by Google

sonde à travers les forêts noyées, nous amarrant pour la nuit en plein courant au milieu de ces effrayants tourbillons que vous connaissez, à quelque tête d'arbre, passant, de Fésigny et moi, des journées entières en yole à chercher la bonne voie; nous avons fini par arriver au village de Ca Sadam, en vue des remous des premières chutes de Khon. Là, nous trouvons heureusement un brave guide laotien, les meilleurs et les plus hospitaliers des hommes, et au bout d'une heure ou deux de navigation dans un assez étroit chenal, bordé à tribord par les montagnes de Khon et à bâbord par des forêts noyées, nous mouillons sous la cataracte même de Samponit, la plus occidentale et la plus puissante. Je doute que personne l'ait vue, au moins à cette époque des hautes eaux; car Garnier lui-même n'en donne qu'une description bien pâle à côté de la vérité, et l'on ne peut rien trouver de plus frappant et de plus admirable. Figurez-vous, vue d'une roche qui avance, une nappe d'eau de 600 mètres de largeur, de 3 ou 4 kilomètres de longueur, qui se précipite à travers les roches d'une hauteur que nous avons tous cru pouvoir évaluer au moins à une quarantaine de mètres; tous nous prenons le vertige et nous nous retenons aux grandes lianes qui tombent des taos.

Un grand tao d'une roche un peu avancée émarge son tronc blanc et lisse du toit de la chaloupe, je pique une tête dans les tourbillons, vais ressortir à cette roche et, en lettres d'un pied, aussi profond que je puis, j'y mets un nom: Paul Blanda!

Votre œuvre était accomplie.

Je vous assure que j'avais le cœur gros en laissant, au village de Khon, de Verneville, de Calan et Navelle qui doivent remonter à Khong, de là se diriger par terre sur Siempong. M. de Fésigny, revenu avec moi jusqu'à Krattié, ira les attendre avec ma brave petite chaloupe « Doc Phu Ca ». Je les ai chargés de reconnaître les embouchures de Stung-Treng, de la rivière Chane et du Bla. Mon rêve serait, à la prochaine saison sèche, de prendre le Bla à sa source, près de Quinhone et de le redescendre jusqu'à Stung-Treng.

Il y a peu de commerce pour le moment, mais créez des communications faciles, faites-leur des débouchés et les produits de toute nature, les produits les plus riches abonderont. On cultive dans tous les villages laotiens l'indigo; j'ai vu presque partout dévider des cocons; on nous a signalé entre Siemboc et Stung-Treng deux pirogues revenant chargées de minerai d'or d'Attopeu. Bassac, où quatre Anglais établis à demeure ont cherché à tourner contre nous les excellentes dispositions du même roi qui a reçu la mission Doudart de Lagrée, enverra du sel jusqu'à Stung-Treng et de là dans toute la région de l'Est. Les cornes et les peaux feront l'objet d'un commerce sérieux.

Dans nos courtes haltes et pour nourrir nos hommes, nous avons tué deux cerfs, quatre ou cinq chevreuils, un sanglier.

Digitized by Google

A Ca Sadam, Navelle et moi en chassant avons trouvé le teck, plus précieux que l'or; il y a du kaolin; la terre alluvionnaire est d'une admirable richesse.

Quant à Khon et à Stung-Treng, considérés comme positions commerciales, ce sont les clefs de tout le commerce de l'Indo-Chine centrale et orientale. Avec un petit Decauville de 2 kilomètres; on transborderait avec la plus complète facilité les marchandises du pied au sommet des rapides. Au sommet des rapides la navigation recommence libre jusqu'au-dessus de Bassac: un petit bateau à vapeur pourrait les reprendre.

Nous avons rapporté une carte complète et contrôlée par les observations du retour de tout le cours du fleuve, des rapides de Préapatang aux cataractes de Khon; un topo des rapides dressé par deux laotiens du village de Khon, bien insuffisant certainement, mais les noms de chacun des huit bras par lesquels le fleuve se précipite, la position du point d'abordage des jonques au bas des rapides, du village de Khon, du point de reprise de la navigation, du bras que prennent les jonques vides halées à la cordelle, de la direction de la route suivie par les voitures qui transportent les marchandises au-dessus de Khon pour les y réembarquer.

Noël PARDON.

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST.

SECTION CENTRALE

Séance mensuelle du 7 novembre 1887.

Présidence de M. HAUTREUX, vice-président.

La parole est donnée à M. Manès, secrétaire général, pour faire connaître les noms des nouveaux membres proposés par le Bureau.

Ce sont :

MM. Denis, colonel en retraite;
Salzedo, artiste-peintre;
Maurice Auguste;
Texier, négociant;
Monnerie, négociant;
Guichenet, propriétaire,

proposés comme membres titulaires.

M. Sarazin, professeur au lycée Charlemagne, proposé comme membre correspondant.

Digitized by Google

L'assemblée, consultée, ratifie à l'unanimité ces propositions.

La parole est ensuite donnée à M. Balguerie pour les nouvelles géographiques. Il parle d'abord des îles Wallis, sur lesquelles la France vient d'établir son protectorat; des mines de diamants et de saphirs découvertes près de Sydney, en Australie.

Il emprunte au *New Yorker Zeitung* une dépêche de Panama, du 24 octobre, disant qu'une partie du canal est déjà maintenant navigable.

Le Brésil se prépare pour l'Exposition de Paris en 1889.

M. Chaffanjon est de retour des sources de l'Orénoque.

A Tokio (Japon), s'est fondée une Société de lumière électrique. La population du Japon dépasse 37 millions d'habitants. Le budget des recettes s'élève à 311 millions; celui des dépenses, à 317 millions.

En Cochinchine, une mission vient d'accomplir la traversée des rapides du Haut-Mékong et de tracer une nouvelle route de 160 kilomètres à la navigation à vapeur. Ce sont les indications du commandant Reveillère et du lieutenant de vaisseau Fésigny qu'on a suivies.

En Egypte, le khédive a, par un décret, rendu obligatoire l'usage du système métrique pour les poids et mesures.

Des sociétés financières offrent de construire des ports le long de la côte algérienne.

Le nouveau service rapide de vapeurs (Compagnie transatlantique) entre Marseille et Alger a fait prendre des proportions considérables à l'exportation des primeurs de l'Algérie. Le trajet se fait régulièrement en vingt-sept heures. Le commerce et l'administration demandent que ce service devienne quotidien.

Des expériences de décortication de la ramie viennent d'avoir lieu près de Guelma et ont donné de très bons résultats.

M. Balguerie emprunte au *Bulletin* de la Société normande de géographie un récit de M. Gravier, d'après lequel l'entrée des Français dans la ville sainte de Kairouan serait due à un Rouennais, devenu musulman et gardien de la mosquée.

Passant en France, M. Balguerie résume le budget des travaux publics pour 1888 en ce qui est relatif à la pointe de Grave et aux travaux du port de Bordeaux ou de la Garonne maritime et de la Gironde supérieure. Pour ces derniers, il a été à peine dépensé 5 millions sur 30 prévus.

Il termine par le canal des Deux-Mers, en faisant connaître l'article suivant, emprunté à la *Gironde :*

« On mande de Toulouse, 30 octobre :

» Le Congrès en faveur du canal des Deux-Mers est ouvert ici depuis hier soir, sous la présidence de M. Ozenne, secrétaire de la Chambre de commerce. A la séance d'hier, à laquelle assistaient M. Cohn, préfet de la Haute-Garonne, M. Sirven,

Digitized by Google

maire de Toulouse, M. Cahen, administrateur délégué de la Société d'études, qui a fait une conférence remarquable, M. Verstraet, ingénieur civil, promoteur du projet, etc., le Congrès a voté l'ordre du jour suivant :

« Le Congrès du canal des « Deux-Mers », auquel les délégués » des chambres et des tribunaux de commerce ont été appelés » à prendre part, considérant que les explications qui lui ont » été fournies sur le canal des Deux-Mers démontrent que toutes » les questions qui retarderaient la mise aux enquêtes de cette » œuvre nationale ont été résolues par les travaux de la Société » d'études de travaux français, et que notamment les deux pro- » blèmes posés à la Commission officielle, à savoir : Y a-t-il » assez d'eau pour alimenter le canal? Y a-t-il assez de trafic » pour alimenter le capital? ont reçu une réponse reconnue » décisive, et que, dès lors, la praticabilité de l'entreprise est » un fait acquis; considérant qu'il importe de préparer le plus » rapidement possible l'exécution d'une entreprise qui est de » salut public, tant au point de vue stratégique qu'au point de » vue commercial et agricole, émet le vœu que M. le Ministre » des travaux publics veuille bien ordonner immédiatement la » mise aux enquêtes du canal des Deux-Mers, et charge les » sénateurs et les députés des départements directement inté- » ressés de faire tous leurs efforts pour faire triompher les » décisions prises. »

» M. Calvinhac, député de la Haute-Garonne, prenant la parole, a dit qu'il était chargé par tous ses collègues de la députation d'annoncer au Congrès que les députés des départements traversés par le canal des Deux-Mers doivent former un groupe pour appuyer les décisions prises. »

La parole est donnée à M. le Secrétaire général, pour faire connaître les conférences prochaines : Pour le mois de novembre M. Chaffanjon a promis une conférence sur le Venezuela; au mois de décembre, M. le Dr Labonne parlera de la côte est de l'Islande; au mois de janvier, Mme de Ujfalvy fera une conférence sur son voyage dans l'Asie centrale; en février, M. Brau de Saint-Pol-Lias racontera ses excursions à Sumatra et au Tonkin.

M. Manès est en pourparlers avec d'autres conférenciers pour des époques ultérieures.

M. Gebelin fait, sur les progrès récents du Soudan français et sur les canonnières françaises au Niger, une communication dont voici le plan :

Après un coup d'œil jeté sur les développements considérables qu'a pris de nos jours la colonie du Sénégal proprement dite et sur l'action civilisatrice exercée par l'ouverture de la voie ferrée de Dakar à Saint-Louis, M. Gebelin rappelle que l'histoire de la pénétration française au Soudan commence au général Faidherbe qui demeure l'ardent promoteur de cette

Digitized by Google

pénétration. Le général Faidherbe avait porté nos postes jusqu'à Médine.

De Médine au Niger restaient environ 580 kilomètres. Les explorateurs ont frayé la voie : Mage, envoyé par le gouvernement français, Soleillet, sans mission officielle, sont arrivés jusqu'à Segou; la mission Gallieni a éclairé la route de nos colonnes qui allaient bientôt la suivre et a séjourné dix mois à l'est du Niger, dans les états d'Ahmadou.

Avec l'année 1881 commencent les campagnes militaires. En trois campagnes, la domination française était portée jusqu'au Niger et jalonnée par des forts, depuis Bafoulabé, fondé en 1879, jusqu'à Bammako, sur le Niger, fondé en 1883, en passant par Kita, fondé en 1881. Depuis, à chaque campagne, les limites de l'influence française au Soudan s'élargissent, de l'ouest à l'est, du nord au sud.

Ce qui manquait au Soudan, c'étaient les voies de communication. Les projets gigantesques et prématurés d'un chemin de fer transsaharien, d'une voie ferrée prolongée depuis l'Atlantique jusqu'au Niger, ont été restreints à la construction d'une amorce, d'environ 130 kilomètres de long, entre Kayes (près de Médine) et Bafoulabé. La construction de cette amorce, arrêtée au bout de 17 kilomètres parce que les Chambres l'avaient jugée trop coûteuse, se poursuit aujourd'hui, sans crédits spéciaux ; elle est faite en grande partie ; à la fin de la campagne de 1888, la voie ferrée arrivera probablement jusqu'à Bafoulabé.

Entre Bafoulabé et le Niger, il y a 420 kilomètres desservis d'abord par de simples sentiers, aujourd'hui par une route pour chariots à bœufs. Une fois au Niger, la voie d'eau nous est ouverte ; on a lancé des canonnières.

La première, le *Niger*, a descendu le fleuve en 1884, sur une cinquantaine de kilomètres, depuis Bammako jusqu'à Koulikoro qui est devenu son point de départ ultérieur. En septembre 1885, elle descendait encore le Niger et, dans une campagne de deux mois, parcourait plus de 400 kilomètres jusqu'au delà de Sansanding, en passant et repassant devant Segou. En 1887, elle vient de parcourir plus de 1,200 kilomètres et est arrivée jusqu'à Kabara, à la hauteur de Tombouctou.

Cette canonnière, venue de France morceau par morceau, avait coûté 67,000 francs pour la construction et 116,000 francs pour le transport de Médine au Niger. Aussi, pour éviter des frais aussi considérables et créer sur le Niger une flottille de canonnières, a-t-on résolu de construire sur les lieux des canonnières en bois. Une canonnière ainsi construite a été lancée à Bammako, en 1887 ; elle attend de France sa machine. Enfin une troisième canonnière, celle-ci en fer, le *Mage*, vient de partir de France, divisée en 700 colis.

L'ordre du jour étant épuisé, M. le Président invite les membres présents à faire part de leurs communications ou observations.

Digitized by Google

M. Lafourcade demande que la Société s'occupe activement du canal des Deux-Mers. — M. le Président lui répond que telles sont bien les idées de la Société, ses actes jusqu'ici l'ont prouvé. — M. Gebelin fait observer que notre *Bulletin*, par la publicité donnée à ces idées aussitôt qu'elles se sont fait jour, a mérité le surnom de Moniteur du canal des Deux Mers; il rappelle la part que notre Société a prise à tous les projets de canal devant relier les deux mers. (Projets de M. Manier, de M. Laurent, de M. Verstraet, etc.)

Dans le Congrès de Bergerac réuni par notre Société en 1885, cette question a été longuement débattue entre M. Manier et les représentants du projet Cahen.

M. Manès propose de se mettre de nouveau en communication avec M. Verstraet, et de lui demander de venir nous faire une conférence sur le canal projeté de l'Océan à la Méditerranée.

La séance est levée à dix heures un quart.

Le Secrétaire,
G. Balguerie.

NOTES GÉOGRAPHIQUES

Une canonnière française devant Tombouctou. — Notre *Bulletin* de 1887 (nos du 20 juin, page 379, et du 4 juillet, page 402) avait annoncé que la canonnière française *le Niger*, qui flotte sur le grand fleuve du Soudan depuis l'année 1884, devait, cette année, au moment des hautes eaux, prendre la direction de Tombouctou. Cet événement s'est accompli avec succès. Grâce aux communications télégraphiques ininterrompues qui relient la France à notre poste de Bamako sur le Niger, nous avons reçu, dès le commencement d'octobre 1887, l'indication sommaire du résultat (1). La canonnière a descendu le Niger jusqu'à Kabara, qui sert de port à Tombouctou, et est revenue à son point de départ. En attendant de plus amples détails, voici les renseignements fournis à ce sujet par le *Moniteur du Sénégal* du 20 octobre 1887 :

Le gouverneur du Sénégal et dépendances a reçu, par l'intermédiaire du commandant supérieur du Soudan français, le télégramme suivant de M. Caron, commandant la canonnière *le Niger*.

« Je suis arrivé à *Sansanding* le 20 septembre dernier, revenant de Koramé qui est le chantier à pirogues de Tombouctou. A Kabara, je n'ai pas trouvé d'eau. Au dernier moment, Tidiani

(1) Voir notre *Bulletin* du 7 novembre, pages 615-619.

Digitized by Google

aurait voulu m'empêcher de me diriger sur Tombouctou. Malgré cela, j'ai pris néanmoins la route suivie autrefois par Caillé, sans avoir aucune relation avec les indigènes se trouvant sous la dépendance de Tidiani.

» A mon arrivée à Tombouctou, l'accueil qui m'a été fait par les Touaregs m'a été hostile. Je n'ai trouvé aucun moyen pour arriver à passer un traité.

» Tous les gens du pays de Tombouctou se sont déclarés sujets du sultan du Maroc.

» Je suis revenu par le marigot de Diaka, où je n'ai trouvé que des ruines sans aucun habitant.

» J'ai signé avec Boroba, chef de Monimpé, un traité établissant le protectorat de la France sur son pays.

» Pendant ce voyage, nous avons perdu à Mowti le laptot Moyt-Goye. Quant au surplus de l'équipage, sa santé est bonne, mais il est très fatigué par suite d'une navigation des plus pénibles. »

OUVRAGES REÇUS PAR LA SOCIÉTÉ

(POUR LES OUVRAGES DONT ON DÉSIRE UN COMPTE RENDU, ENVOYER DEUX EXEMPLAIRES.)

Gabriel GRAVIER. *Paul Soleillet. Voyage à Ségou, 1878-1879, rédigé d'après les notes et journaux de voyage de Soleillet.* Paris, Challamel, 1887, grand in-8°, XVII-502 pages, avec carte et portrait. — On n'avait juqu'ici que des données imparfaites sur le voyage de Soleillet à Ségou; une assez grande partie de l'itinéraire était incertaine. Le long et utile travail auquel M. Gabriel Gravier s'est livré, d'après les notes et les journaux de voyage de son ami, mort aujourd'hui, ajoute donc un nouveau document à l'histoire des explorations françaises au Niger, entre les deux grandes missions de Mage et de Gallieni.

Soleillet partait de Saint-Louis en avril 1878; il était assisté d'un caporal de tirailleurs sénégalais que le colonel Brière de l'Isle, gouverneur du Sénégal, avait mis à sa disposition. Il remontait le Sénégal, en aviso jusqu'à Podor, par terre de Podor à Médine. En une centaine de jours, il se rendit de Médine à Ségou, en traversant les territoires qui dépendent de l'empire d'Ahmadou. Il séjournait 112 jours à Ségou, d'octobre 1878 à janvier 1879; Ahmadou, qu'il a vu plusieurs fois, lui faisait bon accueil. Soleillet, faute d'argent, renonçait à tenter de descendre le Niger dans la direction de Tombouctou, dont Ahmadou d'ailleurs ne permettait pas l'accès, et repartait de Ségou pour Médine, toujours à travers les états d'Ahmadou.

Digitized by Google

A l'aller, Soleillet a passé par Koniakary, le Sorma, Diala, le Kaarta Biné, Guigné; il a traversé le grand Bélédougou et est arrivé à Nyamina, sur le Niger, qu'il a descendu en pirogue jusqu'à Ségou. De Koniakary à Guigné, cet itinéraire est nouveau; il croise la route suivie par Mage à l'aller et laisse cette route au nord jusqu'à Guigné. Des environs de Guigné à Nyamina, l'itinéraire est celui de Mage. — Au retour, Soleillet a repris la route de Guigné, puis a passé, comme Mage, par le Nioro, en suivant une route située au sud-ouest de la route de Mage; il a ensuite traversé le Diafounou, pour aboutir à Koniakary et de là à Médine.

Soleillet a noté les mœurs, l'organisation sociale et économique des pays qu'il a traversés, les objets et les instruments d'échange, la vie intime des habitants et même celle de Mage et de Quintin, ses prédécesseurs à Ségou. Soleillet, qui voyageait en particulier, avec un bagage peu tentant, n'a pas rencontré, chez les populations qu'il a visitées, de difficultés graves; de là un optimisme auquel de nouvelles expériences, à travers des dominations capricieuses et mobiles, auraient peut-être donné un démenti. Je dois faire cette réflexion, car Soleillet ne ménage pas les critiques à ceux qui depuis ont suivi, pour pénétrer du Sénégal au Niger, une autre route et d'autres plans.

Une carte de l'itinéraire de Soleillet, relevé par M. Gabriel Gravier, termine l'ouvrage; cette carte a été dressée d'après la carte d'Afrique de M. de Lannoy de Bissy.

A. Isaac, sénateur de la Guadeloupe. *Questions coloniales. Constitution et sénatus-consultes.* Paris, Guillaumin, 1887, in-18, 206 pages, 3 francs. — Ouvrage des plus remarquables par l'élévation de la pensée, la netteté du plan et la fermeté du style. M. Isaac étudie et discute l'organisation administrative de nos colonies et leur situation politique par rapport à la métropole.

Nos colonies, on le sait, se divisent en deux catégories: les unes (Martinique, Guadeloupe, Réunion), toutes peuplées de Français, placées sous le régime des sénatus-consultes de 1854 et de 1866 et qui jouissent de certaines garanties politiques; les autres, placées sous le régime des décrets simples; cette seconde catégorie de colonies se divise à son tour en deux groupes dont l'un est représenté au Parlement français, et dont l'autre est représenté seulement au Conseil supérieur des colonies. Nulle part aux colonies une loi organique n'a réglé l'application des lois constitutionnelles de 1875. — Pour les colonies de la première catégorie, ainsi que pour la Guyane, française comme elles, M. Isaac demande l'assimilation à la métropole, c'est-à-dire « le régime de la loi substitué au régime exorbitant » des décrets; le droit commun mis à la place des lois ou règle- » ments toujours spéciaux; l'application aux colonies d'un sys- » tème d'administration semblable à celui de la métropole. » —

Digitized by Google

Pour les autres colonies, il demande des institutions qui les conduisent par degrés à un état politique à peu près semblable à celui où se trouvent aujourd'hui la Martinique, la Guadeloupe et la Réunion.

M. Isaac se garde bien d'ailleurs de s'attacher à des formules absolues et, même lorsqu'il demande l'assimilation, il ne réclame pas une uniformité complète. Il n'est guère partisan d'un ministère spécial des colonies et il préfère à cette organisation plus d'une fois projetée le rattachement des services coloniaux aux divers ministères.

Dans une conclusion, qui vaut la peine d'être méditée, l'auteur examine la politique coloniale suivie par la France durant ces dernières années. Il résume ainsi son étude : « La politique » coloniale, telle qu'on la comprenait au temps de Vauban, n'est » plus possible aujourd'hui, et la fondation d'une colonie, quoi » qu'en ait dit l'illustre ingénieur, peut être souvent considérée » comme le contraire d'une bonne affaire. Bonnes ou mauvaises, » un certain nombre de ces affaires ont été faites. On y a engagé » non seulement les capitaux, mais encore la personnalité » morale de la nation ; des intérêts et des sentiments se sont » groupés autour de cette occupation, au profit de laquelle une » prescription s'accomplit tous les jours. Or, il est bien vrai » qu'un pays n'a pas la faculté d'abandonner purement et sim- » plement, sans y être absolument contraint, des entreprises » commencées ; et, par une sorte d'enchaînement fatal, on est » obligé de reconnaître qu'il ne lui est pas facile non plus, une » fois la partie engagée, de limiter strictement le champ de ses » entreprises. Ce qui est désirable, du moins, c'est qu'il cesse » de considérer comme une extension nécessaire de sa puis- » sance des agrandissements territoriaux qui multiplieraient ses » charges, qui compliqueraient sa diplomatie, sans lui procurer » d'ailleurs, d'une manière certaine, une augmentation de ses » revenus. »

Expédition Gallieni 1886-87. *Carte du Soudan français au* $\frac{1}{750000}$ *dressée, sous la direction du commandant Vallière, par le sous-lieutenant Plat ;* une feuille. — *Mission du Ouassoulou. Empire central de Samory. Itinéraire de la mission par le sous-lieutenant Plat et renseignements recueillis par le capitaine Peroz, chef de la mission ;* une feuille. — *Mission du docteur Tautain et du capitaine Quiquandon. Carte du Bilédougou et des régions au nord de ce pays placées sous le protectorat français, dressée par M. F. Quiquandon, capitaine d'infanterie de marine,* au $\frac{1}{500000}$; une feuille. — Les lecteurs de ce *Bulletin* savent les grands résultats obtenus au Soudan, durant la campagne 1886-1887, par l'expédition que dirigeait le lieutenant-colonel Gallieni. En même temps que notre influence politique, nos connaissances géographiques ont été considérablement étendues. Les trois cartes récemment publiées, et dont nous

Digitized by Google

venons de citer les titres, précisent cette extension. Les pays que l'on appelait tout récemment les pays du Haut-Fleuve sont devenus, à justre titre, le Soudan français. Quelques années ont suffi pour assurer cette transformation.

La belle carte dressée par M. Vallière, alors capitaine, au retour de la mission Gallieni au pays de Ségou (1880-1881), nous avait initiés à l'étude de régions à peu près ignorées. La carte récente du Soudan français dressée sous la direction de M. Vallière, aujourd'hui commandant, prouve, par un simple rapprochement, l'importance des accroissements qu'ont reçus nos connaissances. Du côté du Fouta-Djallon, ou je me trompe fort, la campagne 1887-1888 va bientôt accroître encore le domaine scientifique, et le jour n'est peut-être pas loin où nos rivières du sud, figurées par un pointillé sur une grande partie de leur cours, seront reliées à nos postes du haut Sénégal et du haut Niger.

La nouvelle carte du Soudan français fixe, entre autres notions, les résultats géographiques signalés dans notre *Bulletin* du 20 juin et du 19 septembre 1887 (expédition du Diaka; Tiali; Bambouck; haute Falémé; haut Bafing; approches du Fouta-Djallon). La carte de la mission du Ouassoulou indique les connaissances nouvelles acquises, au delà du Tankisso et du Niger, dans l'empire de Samory, soit par les observations directes de nos officiers, soit par renseignements, et dont notre *Bulletin* du 20 octobre 1887 a donné le détail.

Nous n'avons pas publié (nous espérons pouvoir bientôt le faire) le récit de la mission du Dr Tautain et du capitaine Quiquandon en 1887. La carte dressée par M. Quiquandon montre que cette mission, engagée dans des conditions particulièrement difficiles, s'est accomplie en grande partie dans des régions inexplorées. Partie de Bammako, elle s'est avancée au nord jusqu'au 15e degré de latitude, jusqu'au pays des Touaregs et au désert des Maures. Pour la localité de Sokolo, visitée par Lenz en 1880, elle a relevé une erreur de position de 146 kilomètres en longitude. Ce n'est pas la seule erreur de Lenz, qui fait de ce gros village, peuplé tout au plus de 1,800 habitants, une ville de 60,000 âmes.

Angel Anguiano. *Anuario del observatorio astronomico nacional de Tacubaya para el año de 1888*. Mexico, 1887, in-18, 299 pages.

J. Ancelle, capitaine du génie. *Les explorations au Sénégal et dans les contrées voisines depuis l'antiquité jusqu'à nos jours;* ouvrage précédé d'une notice ethnographique par le général Faidherbe. Paris, Maisonneuve, 1887, in-12, XL-414 pages, avec carte. — Très utile précis, net, scientifique, rédigé d'après les sources, et qui va du périple d'Hannon aux missions topographiques de 1886. J. Gebelin.

Digitized by Google

Émile DAIREAUX. *La vie et les mœurs à la Plata*. Paris, Hachette, 1888, 2 volumes grand in-8°, VI-428 et 471 pages, avec deux cartes. — M. Daireaux a vécu dans le pays dont il parle. Il nous apprend lui-même qu'il était rédacteur, en 1882, d'un journal français publié à Buenos-Ayres, et qu'il visitait encore la Pampa en 1886. Il a donc recueilli lui-même les renseignements qu'il nous donne, condition indispensable pour connaître un pays dont le développement a été si rapide en peu d'années.

C'est en effet depuis vingt ans, depuis le premier emprunt contracté par la Plata, depuis 1868, que le pays est sorti de sa longue enfance, dont M. Daireaux nous raconte l'histoire. La domination espagnole, établie dès le jour où Mendoza aborde sur la rive de la Plata (1535), entrave tout développement du commerce et de l'industrie, et les efforts des Jésuites pour coloniser le territoire des Missions restent impuissants par suite de leur expulsion en 1767. Les Indiens, d'ailleurs, depuis 1738, ravagent périodiquement la contrée, et continuent après la révolution de 1810, qui chasse le vice-roi, à empêcher les colons de s'étendre du côté de la Pampa : En 1815, 1833, 1855, 1875, ils font des invasions nouvelles, auxquelles le général Julio A. Roca ne met un terme qu'en les exterminant (1880). La même année, la guerre civile, qui durait depuis cinquante ans entre les partisans du système fédéral et ceux du système unitaire, semblait prendre fin par l'établissement du pouvoir central à Buenos-Ayres.

La pacification du pays ne date donc que de sept ans. En revanche, depuis sept ans, la population de la République et sa richesse se sont accrues dans des proportions énormes. Une ville qui n'existait même pas en 1882, la Plata, compte aujourd'hui 50,000 habitants. Buenos-Ayres et sa province avaient à peine 18,000 habitants en 1771, 72,000 en 1801 ; on en trouve 1 million 200,000 aujourd'hui.

Quant à la richesse du pays, elle a sa première source dans l'*émigration*. Or, depuis trois ans, il arrive 100,000 émigrants chaque année à la Plata : on en comptait seulement 5,000 en 1860, et seulement 52,000 en 1882. 70 0/0 de ces émigrants sont Italiens : à peine 10 0/0 de Français, autant d'Espagnols, 4 0/0 d'Allemands, et seulement 2 0/0 d'Anglais. Les Italiens ne sont pas seulement les plus nombreux (339,000), ils sont les plus audacieux et les plus entreprenants. Si leur importation (21 millions) est inférieure à celle de l'Angleterre (176 millions) et à celle de la France (74 millions), leur commerce de détail (vins, huiles, allumettes, tissus même) tend à supplanter celui de la France, et leurs capitaux alimentent deux banques italiennes. Les Allemands ne font pas une concurrence moins redoutable à notre commerce : ils imitent nos produits, et s'emparent de plus en plus du commerce d'importation et d'exportation. Tous ces émigrants d'ailleurs enrichissent la Plata par leur travail, et le pays ne court qu'un risque, celui de se voir submergé par ce

Digitized by Google

flot d'envahisseurs et de perdre peu à peu sa nationalité. Déjà, dit M. Daireaux, « on parle français dans toutes les boutiques, italien sur le port, anglais dans les banques, allemand derrière les grillages de bureau, espagnol seulement dans les administrations politiques, et encore! »

Et cependant ce nombre considérable d'émigrants est encore insuffisant pour mettre en œuvre les richesses naturelles du pays. Parmi celles-ci l'*industrie pastorale* vient en première ligne. « A Buenos-Ayres, tous sont plus ou moins éleveurs. » Dans la Pampa, les bœufs se comptent par 17 millions, les moutons par 95 millions, et les chevaux par 5 millions. Leur gardien est le légendaire Gaucho, intermédiaire entre la barbarie et la civilisation, entre l'Indien et l'Européen, vivant hors de la cité, hors de la tribu, et qui, dans ce siècle, a soutenu, les armes à la main, les prétentions des Caudillos, chefs féodaux du pays. Il tend maintenant à devenir paisible pasteur, reste dans sa hutte fermée d'une porte de cuir et couverte d'un toit de peaux, au milieu de laquelle brûle un feu de fiente d'animaux, ou bien enveloppé dans son poncho, galope à travers la Pampa, poussant vers le rodeo le petit troupeau directeur du grand, le señuelo. C'est au rodeo que les acheteurs choisissent les bêtes qu'ils envoient ensuite dans les saladeros pour les abattre et les saler, ou les conserver à l'aide du procédé frigorifique nouvellement inventé. Puis la viande est exportée en Europe, ainsi que la laine. L'exportation de cette dernière égale celle de l'Australie (200 millions de kilos). C'est la France, et en particulier le port de Dunkerque, rival d'Anvers depuis 1881, qui en reçoit la plus grande partie.

Après l'industrie pastorale, l'*industrie agricole* s'est rapidement développée. Le *blé*, qui en 1875 était importé dans le pays (21,000 tonnes), était exporté dès 1876 (4,980 tonnes). L'exportation s'est élevée en 1886 à 210,000 tonnes, provenant surtout de la province de Santa-Fé. Quant au *sucre*, il arrive de Tucuman, de Santiago, du Chaco et du territoire des Missions, et la culture de la canne à sucre qui n'était point commencée en 1876 donne déjà des résultats remarquables. Le *vin* suffit déjà à la consommation du pays. Enfin le yerba-maté, fait d'une infusion de feuilles ou de branches torréfiées du yerba, houx indigène très répandu sur le territoire des Missions, devient la boisson la plus répandue dans l'Amérique du Sud.

Telles sont les ressources de ce pays, que nous révèle le livre de M. Daireaux, si riche d'ailleurs en détails nombreux sur la vie de famille, l'éducation, l'instruction, la littérature, la politique à la Plata. G. C.

Auguste Mer. *Mémoire sur le périple d'Hannon*. Paris, Didier, 1885, in-8°, 156 pages, avec carte. — M. Auguste Mer, capitaine de vaisseau en retraite, a fréquenté durant plusieurs années

Digitized by Google

les côtes d'Afrique visitées naguère par les Carthaginois, et dont Hannon a laissé la description, six siècles avant notre ère. A l'occasion de l'important ouvrage de géographie comparée, publié par M. Mer, notre président, M. Marc Maurel, a adressé à l'auteur une lettre dont voici des extraits :

« Connaissant une bonne partie de la côte occidentale d'Afrique dont vous faites la description, en commentant le voyage du célèbre amiral carthaginois, je suis convaincu de la fausseté de la thèse soutenue par M. Gosselin; il a manqué à ce savant, comme vous en faites la judicieuse remarque, la connaissance personnelle des pays visités par Hannon; or, ce qui rend vos raisonnements d'une évidence si irrésistible, c'est précisément la connaissance parfaite que vous avez non seulement de toutes les côtes de l'Afrique, mais encore des courants de toutes les parties de l'océan Atlantique, des vents régnant à chaque époque de l'année, de la hauteur des marées sur chaque point, etc.

» Je crois comme vous, et les auteurs anciens l'attestent, que, du temps des Carthaginois, des caravanes traversaient le Sahara du nord au midi, et ces caravanes avaient connaissance des deux grands fleuves du centre occidental de la Lybie : le Niger et le Lixus (Sénégal).

» Ce qui le prouve surabondamment, comme vous en faites la remarque, c'est qu'Hannon ne donne pas lui-même de nom à ce fleuve; il aborda le Lixus; il y trouva des Lixites nomades qui élevaient des troupeaux sur les bords de ce grand fleuve; ces Lixites devaient parler la langue berbère que comprenaient les Carthaginois, car ce n'est qu'à partir de là qu'Hannon eut besoin d'interprètes pour pousser plus loin ses découvertes.

» C'est en restant quelque temps chez les Lixites qu'Hannon apprend que ce fleuve prend sa source dans de hautes montagnes habitées par des Ethiopiens sauvages (noirs); si le Lixus était un fleuve du Maroc, comme l'a soutenu M. Gosselin, comment les habitants de l'embouchure de ce fleuve auraient-ils pu tenir un pareil langage? car on savait bien à Carthage qu'il n'y avait pas d'Ethiopiens sauvages dans les montagnes de la Mauritanie.

» Il existe, au contraire, aujourd'hui même, sur la rive droite du Sénégal, des Lixites nomades (c'est-à-dire des Berbères) s'adonnant à l'élevage des troupeaux; et *au-dessus*, comme l'a écrit Hannon, c'est-à-dire vers les sources du grand fleuve, des Ethiopiens (nègres). Il est vrai qu'à côté des Berbères, comme l'a constaté le général Faidherbe, quand il gouvernait la colonie du Sénégal, il y a aussi des Maures de race blanche parlant l'arabe vulgaire des Arabes du Maroc, de l'Algérie, de la Tunisie et de l'Egypte. Comment expliquer la présence de ces deux races de langue différente sur les bords du Sénégal? Du temps d'Hannon, et bien après lui, le race berbère devait y être seule; et les Maures, de race arabe, n'y auront fait leur apparition qu'à

Digitized by Google

la suite de la terrible propagation de la religion de Mahomet par le fer et par le feu. Ce qui me porte à penser ainsi, c'est le mépris qu'effectent les Maures du Sénégal à l'égard des Berbères qu'ils appellent *Zénagas*, c'est-à-dire tributaires: ils les ont donc subjugués à une époque plus ou moins reculée. Il résulte encore de ce fait que les Carthaginois comprenaient la langue des Lixites; mais, à partir de là, on passait chez les Ethiopiens; Hannon fut alors obligé de prendre des interprètes.

» Il est permis de supposer que ces interprètes connaissaient l'existence de l'Ile de Cerné (Gorée), ainsi que celle des fleuves de Gambie et du Rio Geba, des Bissagos; une fois en possession d'une baie aussi sûre pour sa flotte, que l'admirable baie de Gorée, Hannon ne craignit pas d'aller, avec quelques navires seulement, reconnaître les deux fleuves voisins dont les interprètes Lixites lui avaient révélé l'existence. Hannon remonta ensuite à Cerné et continua son voyage dans le sud où ses interprètes ne furent plus compris.

» Je m'arrête ici, Monsieur, en vous exprimant de nouveau le très grand intérêt que j'ai pris à la lecture de votre Mémoire, fruit d'un immense travail et d'une expérience acquise en naviguant dans la plupart des mers du globe. Je ne puis que vous féliciter d'avoir eu la noble pensée de faire profiter de cette expérience votre pays et la science géographique. » Marc Maurel.

CHRONIQUE

Conférences du Dr Labonne. — Ainsi que nous l'avons précédemment annoncé, M. le Dr Labonne, qui a fait cette année une seconde excursion en Islande et une excursion aux Fœrö, a bien voulu nous promettre une série de conférences pour les diverses sections du groupe géographique du Sud-Ouest. Ces conférences auraient lieu dans la seconde quinzaine de décembre. M. le Dr Labonne doit commencer, le même mois, dans le *Tour du monde*, le récit de ses voyages.

M. le Dr Labonne vient de faire, le 4 novembre, dans la séance publique de rentrée de la Société de géographie de Paris, le récit de ses nouvelles excursions. Nous détachons d'un journal parisien le compte rendu sommaire qui suit :

« ..... Après la lecture de la volumineuse correspondance faite par le président, M. le docteur H. Labonne a raconté ses savantes explorations en Islande, aux îles Fœrö et à l'archipel des Hébrides.

» Le conférencier décrit d'abord en Islande le curieux rocher aux oiseaux, appelé par les Danois *Melsekem* ou sac à farine, à cause de sa forme cylindrique blanchie par les amoncellements de guano, et que les Danois nomment *Ildey* ou île de feu, attribuant son origine à des éruptions volcaniques. A ce propos,

Digitized by Google

M. Labonne fait observer que l'Hékla passe à tort pour le plus grand volcan islandais et que l'honneur de la prééminence revient à l'Askja, quoique moins renommé, qui a un cratère de 25 milles carrés, et dont les éruptions parfois si terribles ont lancé des cendres jusqu'à Stockholm! L'explorateur donne un pittoresque aperçu de Reikjavik, la capitale, qui ne compte que 3,000 habitants, ainsi que de la pêche de la morue, à laquelle prennent part chaque année de nombreux navires français partis de nos ports bretons ou normands.

» Nous ne suivrons pas l'érudit géologue dans ses théories scientifiques sur la formation des glaciers et des fjords dont les côtes sont dentelées. Son séjour en Islande s'est terminé par la dangereuse ascension du glacier des Skys où, abandonné de son guide et ayant perdu son poney, le hardi explorateur faillit périr.

» Passant ensuite aux Fœrö, M. Labonne a longuement parlé de ces îles, formées de deux groupes, restes d'un continent submergé, dont les fjords ne seraient que les anciennes vallées, inondées par la mer. Il a séjourné quelques jours à Thorshavn, la capitale, et a pu assister à la sanglante pêche de la baleine, dans la baie, et à la périlleuse chasse des oiseaux sur les rochers escarpés. De nombreuses projections de photographies à la lumière oxhydrique ont donné une idée de ces curieux pays du Nord, que l'éloquent conférencier a décrits aux applaudissements de l'auditoire, avec une spirituelle humour, déguisant une profonde érudition. »

Société de Géographie de Tours; concours géographique. — La Société de géographie de Tours nous communique le programme qui suit :

La Société de géographie de Tours met au concours pour 1888 le sujet suivant :

DE LA COLONISATION DANS LA FRANCE CONTINENTALE

PROGRAMME

« Depuis quelques années une grande impulsion est donnée en France aux entreprises coloniales, dans le double but de créer des débouchés nouveaux à nos produits nationaux et d'exploiter les richesses naturelles de contrées encore vierges.

» Partout on s'efforce de faire connaître au grand public les parties du globe où la nature attend notre civilisation : le gouvernement encourage cette œuvre par les organes officiels ; les sociétés savantes, celles de géographie surtout, y consacrent leurs publications et leurs conférences.

» On fait les efforts les plus variés pour développer nos colonies ou en créer de nouvelles. On engage par tous les moyens les jeunes Français à courir à la recherche de nouvelles toisons

Digitized by Google

d'or; on facilite leur départ, on solde les frais de leur expatriement. En un mot, on les pousse hors de France, imitant ainsi les Hollandais et les Anglais qui vont chercher hors de leur patrie, trop petite pour eux, une existence que celle-ci ne peut plus leur procurer.

» En est-il ainsi dans notre France? et ne conviendrait-il pas d'apprécier si réellement notre patrie est trop pauvre, trop étroite pour soutenir et contenir tous les Français?

» Il existe dans notre territoire des contrées qui sont aujourd'hui presque incultes et improductives, qui sont délaissées. Ne serait-ce pas l'œuvre d'une sage administration de nos forces vives, de songer aussi à ces contrées désertes et de chercher à les repeupler, à les *coloniser?*

» Telle est la question que la Société de géographie de Tours met au concours pour l'année 1888.

» Ce concours est ouvert entre toutes personnes.

» La Société décernera dans l'Assemblée générale annuelle du mois de février 1889 :

» 1° *Un premier prix consistant en une somme de 200 fr., dont 150 offerts par la Chambre de commerce de Tours, ou en des ouvrages de géographie d'égale valeur, au choix du lauréat;*

» 2° *Un second prix consistant en une somme de 100 fr.;*

» 3° *Une médaille d'argent;*

» 4° *Une mention honorable.*

» Les mémoires ne devront pas comprendre plus d'une centaine de pages d'impression du format de la *Revue* de la Société, du type et de la disposition de ses caractères.

» Le premier des mémoires couronnés sera publié dans le corps de la *Revue* ou comme annexe à celle-ci. La Société ne prend pas l'obligation de publier les cartes qui pourraient s'y trouver jointes.

» Les travaux devront être déposés au Secrétariat général de la Société, rue Etienne-Pallu, 25, à Tours, *avant le 1er décembre 1888*. Ils ne feront pas connaître le nom de l'auteur.

» Chacun d'eux portera une devise qui sera reproduite, avec le nom et l'adresse de l'auteur, dans une enveloppe cachetée, remise en même temps que le mémoire, au lieu qui vient d'être indiqué. Cette enveloppe ne sera ouverte que dans le cas où le travail aurait obtenu une distinction.

» Les mémoires envoyés, ainsi que les cartes et tous documents joints, deviendront la propriété de la Société et resteront déposés aux archives; mais les concurrents pourront toujours s'en faire délivrer une copie à leurs frais.

» *Le Secrétaire général,*

» Albert TROCHON. »

Le Gérant : **J. MANÈS.**

Digitized by Google

OBSERVATOIRE ASTRONOMIQUE DE BORDEAUX

(STATION DE FLOIRAC)

Observations météorologiques d'Octobre 1887.

DATE	ÉTAT ATMOSPHÉRIQUE A 9 HEURES DU MATIN						TEMPÉRATURE	
	PRESSION	TEMPÉR	HUMID	CIEL	VENT	PLUIE	MINIMA	MAXIMA
	mm	°				mm	°	°
1	753,43	13,1	76	très nuageux.	S.-E. t. faible.	0,3	8,3	19,5
2	58,37	10,5	88	couvert pluie.	N.-E. modéré.	3,6	9,6	16,3
3	61,69	11,5	72	beau.	N.-E. t. faible.	0,0	5,6	17,3
4	58,78	12,7	92	nuageux.	N.-N.-E. faible.	0,2	7,2	17,7
5	57,75	11,0	86	presque couvert.	N. faible.	0,0	7,6	15,3
6	55,98	10,8	91	couvert.	N.-E. presque nul.	0,0	9,2	15,4
7	54,68	10,6	94	très nuageux.	E.-N.-E. t. faible.	0,0	8,4	18,3
8	54,27	12,3	86	beau.	N.-E. t. faible.	0,2	6,0	17,2
9	41,66	13,1	83	couvert pluie.	S.-E. modéré.	0,0	10,2	13,3
10	46,61	12,3	76	très nuageux.	W.-N.-W. modéré.	10,3	9,7	16,8
11	55,19	9,1	88	nuageux.	S. faible.	0,5	5,3	15,0
12	52,55	9,0	80	très nuageux.	S.-W. faible.	10,9	4,5	13,1
13	49,57	8,0	83	très nuageux.	S.-W. modéré.	16,2	6,0	12,7
14	56,86	7,2	90	très nuageux.	N.-W. faible.	3,1	3,7	12,8
15	58,50	7,3	79	peu nuageux.	N.-N.-E. faible.	2,9	4,5	11,1
16	61,32	5,4	75	presque beau.	N.-E. faible.	0,0	2,1	11,5
17	68,79	6,1	73	beau.	N.-E. t. faible.	0,0	0,7	12,7
18	69,08	7,8	82	presque beau.	N.-E. faible.	0,0	2,5	12,7
19	65,82	7,3	83	beau.	E.-N.-E. faible.	0,0	2,6	14,3
20	63,67	6,0	96	peu nuageux.	E. très faible.	0,2	— 0,5	15,6
21	63,08	6,9	83	beau.	N.-E. faible.	0,0	2,0	14,6
22	64,15	6,9	75	beau.	E.-N.-E. modéré.	0,0	3,0	14,6
23	61,41	9,9	65	presque beau.	E.-S.-E. modéré.	0,0	4,1	17,7
24	61,51	11,6	76	nuageux.	N.-W. faible.	0,0	8,0	17,7
25	66,45	3,3	76	nuageux.	N. faible.	0,5	0,5	9,3
26	67,82	0,0	98	couvert.	N.-E. t. faible.	0,0	— 1,2	8,4
27	61,13	1,0	83	presque beau.	N. très faible.	0,0	— 3,1	7,8
28	57,22	2,2	74	couvert.	S.-E. faible.	0,0	— 1,2	8,2
29	56,48	8,3	99	brouillard.	S.-E. t. faible.	0,2	6,9	15,8
30	54,51	13,8	77	presque beau.	S.-S.-W. t. faible.	3,3	10,1	16,2
31	51,77	9,5	95	presque couvert.	S.-S.-E. t. faible.	2,5	6,8	14,9

Bordeaux. — Imp. G. GOUNOUILHOU, rue Guiraude, 11.

Digitized by Google

L'ALGÉRIE ET L'ALLIANCE FRANÇAISE

CONFÉRENCE FAITE A BORDEAUX LE 7 MAI 1887

(Suite et fin) (1).

Cette question de l'instruction des indigènes est d'une importance capitale, essentielle, à tel point qu'elle prime toutes les autres. Au début de la conquête, et encore après pendant de longues années, on n'a pas paru en soupçonner la gravité. Il existait en Algérie des écoles, tout un enseignement musulman, très imparfait sans doute, mais qu'on aurait pu réformer, modifier, développer progressivement. Au lieu de cela, on a commencé par le détruire et on n'a rien mis à la place. En cela comme en bien d'autres choses, l'expérience faite en Algérie a profité à la Tunisie, où, par la méthode inverse, en utilisant tout ce qu'on a trouvé, on arrive par des adaptations prudentes, en peu de temps, à peu de frais, à organiser largement l'instruction publique. En Algérie, on a tout d'abord démoli; plus tard, on s'est livré à quelques tentatives confuses de reconstruction, en créant çà et là quelques écoles arabes-françaises et des collèges arabes. L'intention était bonne, mais on agissait sans vues d'ensemble, sans méthode, au hasard de l'inspiration. Voulez-vous savoir comment on s'y prenait pour recruter le personnel enseignant? Voici un exemple bien connu. Un jour, un chef de corps bien intentionné s'avise de créer une école à Biskra. Il n'a pas d'instituteur sous la main, mais cela ne l'embarrasse pas; il commande pour ce service un brave sergent de la légion étrangère, et sans écouter ses timides objections, il le bombarde maître d'école. Il se trouva par hasard que cet insti-

(1) Voir le *Bulletin* du 21 novembre 1887.

Digitized by Google

tuteur improvisé était un homme de grand cœur; il prit au sérieux sa mission, s'y donna tout entier, travailla pour compléter ses études qui avaient été sommaires, devint non pas un maître comme un autre, mais un maître exceptionnel. Quelques-uns de ses élèves sont au nombre des meilleurs serviteurs de la France; en accomplissant sa modeste tâche, il a fait plus que pas un pour propager dans le Sahara oriental la langue et l'influence de la France. Celui qui l'a choisi avait eu la main heureuse, mais n'est-il pas vrai que le système de recrutement était assez original?

L'école de Biskra et quelques autres ont donné de bons résultats, mais tout à fait partiels. Les collèges arabes languirent jusqu'en 1871 sans avoir produit grand'chose. Quand on les eut supprimés, on envoya au lycée d'Alger quelques douzaines d'élèves indigènes. Ce n'était pas là non plus une idée très heureuse ni très féconde. Ces malheureux jeunes gens, jetés au milieu d'études compliquées auxquelles rien ne les avait préparés, faisaient de déplorables élèves. Leurs parents les avaient soumis, le plus souvent par ordre, à cette captivité d'un nouveau genre; ils étaient là comme des fauves en cage, en proie à un immense ennui, avec un seul désir, celui de s'en aller et de reprendre chez eux l'existence accoutumée. A peine sortis, ils avaient hâte d'oublier le peu qu'ils avaient appris. Les arabophobes, ceux qui prétendent qu'il n'y a rien à faire des races indigènes, triomphaient de ces insuccès. On leur avait donné la partie belle! Ce n'est pas par l'enseignement secondaire, par les lycées et les collèges qu'il faut commencer, mais bien par l'enseignement primaire, par l'enseignement élémentaire, par les petites écoles. Ce n'est pas sur un petit nombre d'individus pris au hasard et qui ne constituent nullement une élite, c'est sur les masses qu'il faut agir. Quand des générations tout entières auront passé par l'école, alors l'expérience sera concluante, alors si on n'a obtenu aucun changement, on pourra dire que les indigènes ne sont pas susceptibles de culture. Jusqu'à présent, l'expérience n'a pas été faite, on se met à peine en devoir de la tenter.

Digitized by Google

Il y a quelques années, les écoles arabes-françaises étaient en pleine décadence. A la fin de 1882, on en comptait en tout 91; un petit nombre d'enfants indigènes fréquentaient des écoles européennes. Sur 460,000 enfants environ en âge de recevoir l'instruction, 3,000 seulement la recevaient. Tandis que dans la population française d'Algérie il y avait 1 élève pour 9 habitants, la population indigène donnait 1 élève pour 1,000 habitants. On s'émut enfin de cette situation. En 1879, plusieurs missions furent envoyées par M. Jules Ferry pour étudier tout spécialement la question de l'enseignement des indigènes. Plusieurs écoles furent alors créées en Kabylie. En 1883, intervint un décret qui organisait cet enseignement. Il posait d'abord le principe de l'enseignement obligatoire, même pour les indigènes, mais en laissant au gouverneur général le soin de l'appliquer selon les circonstances et les ressources. Les écoles européennes étaient ouvertes aux enfants indigènes qui devaient y trouver à côté des maîtres français des adjoints ou des moniteurs musulmans. La liberté de conscience était assurée. En pays arabe, en dehors des centres européens, le décret prévoyait l'établissement de deux catégories d'écoles : l'école de centre, tenue par des maîtres français, pourvus de diplômes, donnant l'enseignement primaire complet; les petites écoles, qui pourraient être confiées à des adjoints indigènes et même à des moniteurs et où l'enseignement devait être tout à fait sommaire, borné à la lecture, à l'écriture et aux notions les plus simples. Pour encourager les indigènes, on instituait des primes en argent, des allocations en nature, des dons de vêtements, toutes choses auxquelles des populations pauvres sont naturellement sensibles. Ce décret péchait peut-être par quelques détails et il a soulevé plus d'une objection justifiée, mais dans l'ensemble il était bien conçu. Actuellement, il se trouve abrogé par la dernière loi sur l'instruction primaire, qui a été déclarée applicable à l'Algérie, sauf les mesures à prendre en ce qui concerne les indigènes.

Tout cela est fort bien fait. Les idées dont s'inspire l'administration de l'instruction publique sont en général très saines,

Digitized by Google

très judicieuses. Par malheur, il y a loin de la coupe aux lèvres, et d'un décret, voire d'une loi à l'application, il y a plus loin encore. Pour réaliser ces idées, il faut bien des choses. D'abord, un personnel. Les maîtres français ne doivent pas être des maîtres ordinaires; ils ont besoin d'une certaine préparation, d'un entraînement, d'une connaissance au moins sommaire du pays, de la langue; avec cela ils doivent être fortement trempés, capables de supporter sans faiblir une existence quelque peu pénible, les ennuis de l'isolement, les épreuves de l'acclimatement, d'exercer autour d'eux une influence, une autorité morale nécessaire au succès de leur œuvre. A côté d'eux une place très large doit être faite à l'élément indigène, mais pour former même des adjoints ou des moniteurs il faut du temps et des soins. Les écoles normales d'Algérie, les cours normaux qui y ont été institués pourvoient en grande partie à ce recrutement; là n'est pas la difficulté principale; elle serait aisément surmontée si l'on n'était arrêté par la question d'argent. Nous vivons malheureusement dans un temps où l'on ne peut plus jeter à pleines mains les millions, même pour les œuvres les plus utiles. C'est ce qui fait que l'action gouvernementale est ici insuffisante. On vote des lois, on édicte des décrets, mais quand il faut passer à l'exécution les ressources font défaut. Le pouvoir législatif a accompli sa tâche qui est de légiférer; l'administration ne demanderait pas mieux que d'accomplir la sienne, mais que faire sans argent? C'est ainsi que tant d'excellentes réformes proposées, acceptées, décidées ne s'exécutent jamais. Peu à peu de nouvelles préoccupations surgissent, les uns songent à autre chose, les autres s'assoupissent doucement et tout marche ou plutôt ne marche pas comme par le passé. On n'a rien fait ou fait aussi peu que rien, mais la responsabilité de tout le monde est sauve. C'est peut-être ce qui serait arrivé pour l'enseignement des indigènes s'il n'y avait eu en jeu que l'action officielle.

Pour que celle-ci soit effective, pour qu'elle s'exerce d'une manière suivie et persévérante, il faut qu'elle soit en même temps sollicitée et soutenue, sollicitée par la voix de l'opinion,

Digitized by Google

soutenue par l'initiative privée et la bonne volonté générale. Pour que l'instruction des indigènes s'organise promptement et largement, il faut qu'il y ait autour de cette question une agitation permanente.

Cette agitation, il aurait paru chimérique de vouloir la créer en Algérie il y a quelques années. L'opinion était loin de s'y prêter : l'opinion des Français comme celle des indigènes. Il y avait certainement de bons esprits qui se rendaient compte de l'importance de cette question, mais combien ils étaient rares ! La presse et les corps constitués s'en désintéressaient ; si on les mettait sur ce chapitre ils étaient mal à l'aise, ils suivaient comme à regret lorsqu'elles se produisaient les impulsions venues du dehors. Ainsi, quand M. Jules Ferry demanda au Conseil général d'Alger de participer aux dépenses des écoles de Kabylie, les fonds ne furent pas refusés, on les vota, mais sans enthousiasme. Le sentiment général se faisait jour dans les conversations, dans les incidents quotidiens de la politique locale : « Si les indigènes veulent s'instruire, disait-on volontiers, qu'ils viennent dans nos écoles, elles leur sont ouvertes. » Ceux qui parlaient ainsi ne prenaient pas garde que ces écoles sont situées dans les villes ou dans les centres européens, et que pour l'immense majorité des enfants indigènes la distance en rend impossible la fréquentation. Mais les meilleures raisons venaient se heurter à un parti pris qui semblait invincible. Il y a de cela sept ou huit ans, un de mes amis des plus intimes était candidat à un conseil général d'Algérie. Invité à développer son programme dans une réunion publique, il se faisait écouter avec faveur d'un auditoire qui ne lui ménageait pas les marques de sympathie. Il en vint à parler de l'instruction des indigènes qui dès lors le préoccupait vivement. Aux premiers mots les visages se rembrunissent, les applaudissements s'arrêtent, les partisans du candidat se regardent avec un air consterné. Le discours s'achève au milieu d'un silence glacial. Les indécis sont devenus hostiles ; les mieux disposés laissent paraître un agacement visible. Dès ce moment on pouvait prédire un échec. Fut-ce pour cette cause ou pour d'autres, mon ami ne fut pas élu ; il

Digitized by Google

s'en consola, mais il nota comme un symptôme caractéristique et tout à fait fâcheux l'impression qu'avaient produite ses déclarations et que d'autres avaient constatée comme lui. Un autre incident, que la presse algérienne et la presse française ont relevé dans son temps, est plus significatif encore, parce qu'il montre que l'opinion indigène, pour des raisons différentes, n'était pas moins réfractaire que l'opinion coloniale à ces idées de diffusion de l'instruction parmi nos sujets musulmans. Le Conseil municipal d'Alger avait confié à une commission dont j'avais l'honneur de faire partie le soin de préparer le budget. Au projet de budget on ajoutait différents vœux d'intérêt général et entre autres un vœu tendant à faire étendre à l'Algérie le principe de l'instruction obligatoire; mais on n'en demandait l'application qu'aux enfants de nationalité française. Je proposai qu'il fût aussi fait mention des indigènes, au moins des enfants du sexe masculin. On m'objecta et l'on pourrait encore m'objecter qu'il était bien ambitieux de réclamer tout d'abord l'obligation. A cela je répondais qu'il ne s'agissait que de poser un principe, quitte à introduire dans l'exécution tous les tempéraments désirables; que d'ailleurs si l'obligation était nécessaire c'était précisément pour la partie de la population algérienne la plus illettrée et la moins disposée à envoyer spontanément ses enfants à l'école. Étant donné le tour d'esprit des indigènes, toute mesure qui n'a pas un caractère impératif, qui leur laisse la faculté de s'abstenir, risque fort d'échouer piteusement. Un fait récent qui s'est produit en Kabylie vient de me donner raison. Un sous-préfet en tournée s'étant avisé de déclarer publiquement que l'enseignement n'était pas obligatoire, le propos fut répété dans les villages et les marchés; quelques jours après, les écoles étaient désertées. Qu'on vienne après cela contester l'utilité de l'obligation. En 1882, on fit plus que de la contester. Je fus seul de mon avis dans la commission; ma proposition ne recueillit qu'une voix, celle de son auteur. Je la reprix cependant pour la reproduire devant le Conseil, où elle souleva de nouveau les objections les plus vives. Au cours de la discussion quelqu'un proposa de consulter les

Digitized by Google

principaux intéressés, à savoir les indigènes eux-mêmes. Les conseils municipaux algériens, à côté des membres français comptent des membres indigènes nommés par certaines catégories d'électeurs. Il faut dire qu'en général ces conseillers musulmans ne sont pas parmi les plus actifs et les plus assidus; leur présence est certes parfaitement légitime, mais il y a quelques années ils n'usaient pas beaucoup du droit qui leur est accordé de participer à l'administration municipale. Ceux d'Alger, spécialement convoqués, se décidèrent à venir à une séance ultérieure. Je m'imaginais bonnement que défendant leur cause je les aurais pour alliés; ils furent les plus déterminés de mes adversaires. Ils invoquaient des arguments bien connus en France, la liberté des pères de famille, par exemple : « Nous voulons élever nos enfants dans notre foi, leur apprendre la langue de nos pères; Arabes nous sommes, Arabes ils seront, nous n'entendons pas qu'on en fasse des Français. » En fin de compte la majorité, composée de tous les indigènes présents et d'une partie des conseillers français, vota contre ma proposition. Mon amendement resta sur le carreau.

Tel était, Messieurs, il n'y a pas si longtemps, l'état de l'opinion en Algérie. Depuis lors, les choses ont bien changé. C'est que dans l'intervalle l'Alliance française s'est fondée et qu'elle a exercé tout particulièrement en Algérie une propagande énergique.

Que peut faire l'Alliance française? En apparence, peu de chose. Ce n'est pas elle qui pourra avec ses ressources bornées combler l'insuffisance des allocations budgétaires. Elle ne peut entreprendre de créer partout des écoles dans un vaste pays. Mais ce qui lui est possible, c'est de soutenir celles qui existent ou que l'administration établit, de leur donner tout ce qui manque souvent à leur outillage scolaire, les fournitures classiques, les livres dont elle dispose en abondance grâce à la munificence de certains éditeurs parisiens. Il est dans son rôle et dans ses moyens d'envoyer des encouragements aux maîtres et aux élèves. Des encouragements, Messieurs, il semble que ce ne soit rien et pourtant c'est beaucoup. Essayez de vous figurer

Digitized by Google

l'existence d'un maître français qui vit en plein pays arabe, au milieu d'une population dont il ne partage ni les mœurs, ni l'esprit, loin de tout centre européen, loin de toute civilisation, manquant de tout confort matériel, de tout commerce intellectuel, de tout ce qui est comme le pain quotidien de l'esprit. Eh bien, si ce soldat d'avant-garde, cette sentinelle perdue, s'aperçoit qu'on le suit des yeux, s'il sait que dans la mère-patrie on ne l'oublie pas tout à fait, qu'on s'intéresse à son obscur labeur, qu'on applaudit à ses efforts, n'est-il pas vrai qu'il ne se sentira plus seul, qu'il sera fortifié, raffermi, qu'il aura conscience de la grandeur de sa tâche et qu'il s'y dévouera avec une ardeur toute nouvelle? Voilà pour les maîtres français. Quant aux maîtres indigènes et aux élèves, tous petits et grands, ce sont des enfants dont l'amour-propre naïf est délicieusement chatouillé par la moindre distinction. Qu'on leur envoie de Paris une médaille, une mention, qu'on cite leur nom avec éloge dans un écrit imprimé, c'est pour eux une satisfaction énorme dont ils sont fiers et qu'ils feront tout pour obtenir.

Mais le résultat principal auquel est parvenue l'Alliance française, celui qui est inappréciable, c'est d'avoir transformé, retourné complètement l'opinion algérienne. Au 1er février 1887, sur un nombre total de 11,930 adhérents, elle en comptait en Algérie 1,387, presque autant qu'à Paris. Ces adhérents ne se recrutent pas seulement parmi la population française, mais aussi parmi les indigènes, et tous sont animés de la plus louable ardeur. On n'avait d'abord songé à constituer en Algérie que des comités de propagande, chargés de provoquer des adhésions et de recueillir des souscriptions. Dans ce pays que nous avons vu si indifférent ou si défavorable, les comités ont réclamé des attributions plus étendues; ils ont voulu être en même temps comités d'action. Et certes ils n'avaient pas tort, car s'il est quelque part un terrain où l'action de l'Alliance française soit utile et nécessaire, c'est à coup sûr l'Algérie.

Dès lors s'est formée en Algérie cette opinion qu'il faut absolument instruire les indigènes. Personne ne soutient plus,

Digitized by Google

au moins à haute voix, la thèse contraire. La presse locale, qui n'est pas souvent unanime, l'est sur cette question; tous ses organes réclament des mesures énergiques; conseils municipaux, conseils généraux, conseil supérieur rivalisent de bonne volonté. Dans le Parlement même, les députés algériens réclament avec insistance pour obtenir que des ressources plus considérables soient consacrées à cette grande œuvre. Et même en ce temps de pénurie budgétaire, ils ont réussi à obtenir quelque chose. L'allocation inscrite au budget pour l'instruction des indigènes, qui n'était en 1885 et 1886 que de 45,000 francs, a été élevée pour 1887 à 194,000 francs. C'est encore bien peu de chose, mais on aura davantage plus tard. Les pouvoirs publics sont incessamment sollicités; en même temps qu'on seconde leurs efforts, on objurgue leur lenteur, souvent excessive, et leur parcimonie, quelquefois obligée. Désormais le branle est donné; on ne laissera plus sommeiller cette question.

Voilà, Messieurs, ce qu'en peu d'années, avec des moyens modestes, par une action surtout morale, l'Alliance française a pu faire en Algérie.

Si maintenant, comme il y a lieu de le penser, le mouvement se continue et se propage, il est permis d'espérer qu'avant longtemps, dans un délai relativement court, toute la population enfantine indigène ira dans nos écoles apprendre notre langue, respirera notre air, vivra de notre vie et arrivera à l'âge viril avec des notions françaises, des idées françaises et des sentiments français. Quand on en sera là, et je crois fermement qu'on y arrivera, alors, mais alors seulement, nous pourrons dire que nous avons réellement conquis l'Algérie. La conquête ne consiste pas seulement à s'emparer d'un pays par les armes, elle consiste surtout à gagner le cœur et l'esprit des habitants. Cela, toute notre histoire l'atteste, nous sommes capables de le faire. Nous avons eu comme d'autres nos triomphes militaires; un retour de fortune en fera sans doute connaître encore l'ivresse à nous ou à nos enfants. Mais là où réside la véritable supériorité de notre nation, là où nous tenons le premier rang parmi les peuples civilisés, c'est dans

Digitized by Google

ce travail de conquête pacifique. Nous sommes par excellence le peuple humain, le peuple fraternel qui ne se complaît pas à écraser les faibles, mais qui aime à les élever à lui, à les faire entrer dans la communion d'une civilisation supérieure. Cette tâche délicate et grandiose, nous l'avons accomplie ailleurs; par le concours de l'État, de l'initiative privée, de l'Alliance française, nous l'accomplirons aussi en Algérie.

Maurice WAHL.

(Cette conférence a été sténographiée par MM. J. Soumastre et Janowski, membres de la Société de sténographie du sud-ouest de la France.)

Traversée des rapides du haut Mékong (1).

M. le commandant Réveillère nous communique la lettre suivante qui lui a été adressée par M. de Fésigny, lieutenant de vaisseau.

COMMANDANT,

Voici bien longtemps que je n'ai pu causer avec vous de notre mission; je viens d'avoir deux mois bien occupés, mais aussi, cette fois, je crois que, comme je vous l'avais écrit, nous avons fini par triompher.

Le résultat obtenu cette fois-ci a largement servi de sanction à nos travaux antérieurs : je viens de passer quatre fois le rapide de Préapatang. Aujourd'hui, les chaloupes le passent sans guide; mais nous avons fait plus. Pour vous mieux renseigner sur les opérations de ces derniers temps, je vous en fais l'historique de mon mieux. Ainsi que je vous le disais dans ma dernière lettre, une mission était destinée à venir s'assurer sur les lieux de l'importance et de l'utilité des travaux que j'avais exécutés dernièrement. Cette mission, grâce à l'impulsion que donna M. Pardon à l'affaire, fut constituée. Elle se composait de MM. Pardon, de Verneville (administrateur principal), Navelle et de Calan (administrateurs).

(1) Voir, sur le même sujet, notre *Bulletin* du 21 novembre 1887, pages 642-645.

Digitized by Google

Cela ne me suffisait pas, il fallait en mettre les Messageries fluviales.

Nous finîmes par décider M. Blanchet, le nouveau directeur, non seulement à venir, mais encore à nous donner un de ses nouveaux bâtiments *(la Mouette)*, moitié chaloupe, moitié bâtiment; j'emmenai en outre M. Courandy, qui me servait de secrétaire, et M. Le Coq, le capitaine des Messageries, destiné à faire ce service. Cela faisait un total de huit personnes embarquées sur la *Mouette* et le *Dog-Phu-ca*. Je fus assez fortement occupé pendant trois semaines aux préparatifs de cette expédition dont tous les soins m'incombaient; enfin, le 16 août, nous étions prêts à partir.

Je ne vous parle pas du voyage jusqu'à Krattié, il n'offre pas d'intérêt. A Krattié, nous prenons une autre chaloupe, celle du poste. Celle-ci était plus petite et assez volage, je voulus cependant faire l'expérience. De Krattié à l'entrée du rapide de Ca-Tanden, rien de particulier. A Ca-Tanden, je prends la tête dans la petite chaloupe de Krattié, tout va bien au commencement; mais, au milieu du rapide, la petite chaloupe, dont la pression est très inégale, ne peut plus étaler; je fais un signal aux autres chaloupes et nous redescendons le rapide en culant. Nous avions fait la route marquée sur la carte que je vous ai envoyée et avions pris celle qui passe sur les bancs que j'ai fait sauter. C'est aujourd'hui un enfantillage. Aussitôt de retour à Ca-Tanden, nous évacuons la chaloupe de Krattié et repartons avec la *Mouette* et le *Dog-Phu-ca* (mon avis est cependant que la petite chaloupe aurait passé facilement, si j'avais manœuvré, comme je l'ai fait ensuite, en venant directement sous les deux balises du rapide). Aussitôt partis, nous entrons de nouveau dans le rapide que nous passons sans trop de difficulté. J'avais avec moi l'interprète Wood, celui qui vous accompagnait dans votre voyage avec les chaloupes, et Kim, un autre interprète. Au sortir de la passe du rapide, nous continuons la route en prenant, d'après les indications de Wood, la route que vous avez suivie et arrivons le soir à Stung-Treng, après un court arrêt à Siemboc. Vous connaissez

Digitized by Google

cette route, je me garde donc de vous en faire la description.

A Stung-Treng, nous échangeons des visites avec le général. Cet excellent homme a reçu un blâme sévère de Bangkok pour vous avoir donné un guide, et il a des ordres formels pour ne donner assistance à aucun officier français voyageant en Laos sans un passe-port de Bangkok. Aussi nous refuse-t-il, malgré nos cadeaux, toute assistance soit en bois, soit en guide. Nous nous décidons à nous passer de son concours. Au rapide de Konhdin, dont vous avez donné la description, nous nous arrêtons pour étudier le passage. Mes sondes me donnent un très bon passage, en naviguant de façon à suivre la forêt noyée qui le borde dans l'est. Les courants et les tourbillons sont assez faibles, les eaux ayant descendu. De retour à bord, nous appareillons et faisons route en suivant toujours l'itinéraire que vous aviez adopté et nous arrêtons le soir à l'est de la petite île où vous avait arrêté l'avarie de l'une de vos chaloupes. Le soir et le lendemain matin, nous trouvant devant un fleuve complètement inexploré, au moins au point de vue de la navigation, nous commençons en embarcation un travail de sondage. M. Pardon et moi, chacun dans une embarcation, allons chercher quelle est la passe que nous devons suivre.

Plusieurs têtes d'îles se trouvent en face de nous ; il s'agit de savoir en quel point il faut chercher une passe. Nous nous décidons à suivre la rive droite, en longeant le pied des collines qui viennent aboutir au fleuve. Le fleuve est très pittoresque, mais, à mesure que nous montons, le courant devient rapide, et nous arrivons dans une forêt noyée, profonde, mais dans laquelle il est difficile de distinguer un chenal. L'heure avançant, nous revenons, nous promettant de remonter avec les chaloupes, après avoir pris un nouveau point de départ. En descendant, un sampan laotien nous indique de quel côté se trouve la passe que nous devons suivre. Nous essayons en vain de déterminer l'un des rameurs à nous accompagner. Nous continuons donc à descendre et l'après-midi venons mouiller au sud-ouest de l'île Ca-Kolai. Remon-

Digitized by Google

tant en embarcation le long de l'île avec M. Pardon, nous venons en descendant longer l'est de Ca-Keo où nous trouvons un beau chenal bordé des deux bords par la forêt noyée. Nous nous y engageons immédiatement avec les chaloupes et, le soir, allons nous amarrer à un arbre noyé un peu au nord de Ca-Keo. Le lendemain, nous continuons à remonter ce chenal. Le fond est grand et nous nous hasardons à continuer, nous fiant un peu à notre bonne chance au milieu de ce dédale de buissons noyés. Enfin la forêt noyée cesse et nous trouvons les abords francs des îles formant le grand archipel de Kong. Les fonds sont grands partout, le courant ordinaire. Nous coupons peu à peu de l'est à l'ouest et finissons par arriver au village de Ca-Sadam, situé au sud de l'île de ce nom et presque au centre du groupe d'îles formant le véritable barrage de Khon (et non Kong qui est au-dessus de chutes). Nous trouvons là un véritable village laotien. Les habitants nous reçoivent parfaitement, l'un d'eux s'offre pour nous conduire au pied des chutes. Nous appareillons et venons prendre un petit passage très étroit à l'est de Ca-Khon. Dans ce passage le courant est violent; en nous approchant de la partie nord de l'île, nous commençons à voir bouillonner l'eau et la chute se découvre peu à peu. Passant entre ces grands courants et l'île, nous venons mouiller en plein ressac de la chute dans une petite anse sablonneuse située à toucher le bas de la cataracte. Dans cette petite anse le ressac a près de 0m40; le contre-courant est fort. Devant nous, nous avons la chute qui en ce point est large, formant le point de réunion des trois rapides de Khon-Phong, de Kon-Koang et de Samponit. Jusqu'à près de trois milles en avant de nous le fleuve bouillonne, s'étageant en chutes successives. Les montagnes d'eau se soulèvent lentement, puis s'écrasent pour recommencer leur mouvement d'ascension: c'est merveilleux, mais infranchissable. La plage où nous avons accosté est le point de transit adopté. Deux kilomètres et demi de route en voiture à bœufs suffisent à transporter les marchandises au village de Khon qui, placé au-dessus des chutes sur un autre bras, sert de tête de ligne aux

Digitized by Google

jonques remontant. Ce transbordement est donc peu de chose, un petit Decauville de deux kilomètres suffit à l'effectuer. Le problème n'est pas encore cependant suffisamment étudié ; des renseignements pris à Ca-Sadam laissent supposer que la passe à l'est de cette île pourrait être navigable ; c'est à vérifier. En tous cas, nous savons que les vapeurs exploitant le fleuve dans le haut et le bas peuvent venir s'accoster à deux kilomètres et demi l'un de l'autre. Nous passons quelques heures à visiter le village de Khon, les chutes (dont l'ensemble forme, je pense, ce que M. de Lagrée nomme les chutes de Salaphe) et enfin la véritable cascade au-dessus de laquelle se trouve le village de Khon. Le soir, il faut bien quitter ce petit enquillage si pittoresque ; nous redescendons. En un rien de temps, le courant nous ramène à Ca-Sadam où nous passons la nuit. De Ca-Sadam on jouit d'une vue superbe. Dans le sud et l'est, toutes les têtes d'îles formant la partie inférieure du rapide de Khon, dans l'ouest, les montagnes formant un grand fer à cheval, et tout près dans l'ouest, la montagne de Khon dont nous venons de contourner la base. Le tout est couvert de forêts superbes. Les habitants nous affirment qu'elles contiennent de l'or, mais nous ne pouvons avoir de renseignements certains à ce sujet. De Ca-Sadam, toute la nuit, nous entendons le mugissement des cataractes. Le soir, les gens du village nous donnent un petit concert accompagné de la flûte laotienne. La musique est monotone, mais l'instrument lui donne beaucoup de douceur. Le chant est une improvisation. Le soir nous nous décidons à scinder en deux notre expédition : MM. de Verneville, Navelle et de Calan vont remonter le Kon à Kong ; de Kong, ils prendront la route de Siempong, où je tâcherai de les rejoindre avec une chaloupe, après avoir ramené à Krattié M. Pardon, qui ne peut rester plus longtemps, et le reste de la mission.

Nous en avons fini d'ailleurs pour le moment avec le fleuve ; il nous faut explorer Atopeu et le Sray Pork ou la Bla.

Dans l'île Ca-Sadam, le lendemain matin, nous trouvons du teck, que l'on disait n'exister qu'au-dessus de Bassac. Le 30 août, nous nous séparons ; je reconduis à la plage de sable

Digitized by Google

la mission de M. de Verneville et son matériel, et je redescends à Ca-Sadam. Nous en repartons immédiatement avec les deux chaloupes, et le lendemain nous étions à Krattié, d'où repartait le soir même M. Pardon, ainsi que MM. Blanchet et Lecocq, avec la *Mouette*. M. Pardon me laissait gracieusement le *Dog-Phu-ca*, qui est la chaloupe du directeur de l'intérieur, pour continuer mes travaux.

Je passais trois jours à Krattié, et le dimanche je repartais avec M. Courandy, à bord du *Dog-Phu-ca*. La montée jusqu'à Stung-Treng est enlevée rapidement; nous sommes faits au rapide, et de Stung-Treng nous commençons à remonter la rivière d'Atopeu. Le fleuve est large et beau. Le premier obstacle que nous trouvons est un barrage situé au nord de Ca-Camung. Ce barrage est facile à franchir. Sans me préoccuper du chenal le meilleur (ce qui sera à déterminer plus tard), je le franchis par la passe la plus rapprochée de terre, et nous continuons notre route. Le lendemain, nous arrivons en face du rapide de Ca-Bangâ-ioc. Je mouille à toucher l'île de Ca-Ko, et vais explorer le rapide. Les sondes me démontrent que je n'ai pas pris la bonne route; je me décide à explorer la passe à l'est. En quittant mon mouillage, je heurte une tête de roche, sans me faire d'avarie. Apercevant deux grands sampans laotiens, je me dirige sur eux pour avoir un renseignement et tâcher d'envoyer des vivres à la partie de la mission qui est dans le nord. Je me heurte encore au même refus systématique; la peur de Bangkok paralyse la bonne volonté des indigènes. L'eau baissait; dans ce fleuve, on peut craindre des baisses de un à deux mètres dans la journée. Je me décide donc à redescendre au-dessous du premier barrage. Depuis Krattié, nous n'avions pas encore éteint les feux de la chaloupe. Je profite donc du lendemain pour visiter et réparer ma machine. Une hausse assez importante se produisant dans la nuit, je me décide à remonter et à essayer de franchir le rapide. J'étais un peu inquiet, je n'avais pu obtenir aucune nouvelle de la mission de Verneville, Navelle, de Calan; tout ce que je savais, c'était leur arrivée à Kong; mais depuis la veille leurs vivres devaient être

Digitized by Google

épuisés (il est vrai que dans ce pays trois chasseurs ne peuvent manquer de subvenir à leurs besoins). Il pouvaient être arrêtés par le manque de passeports ou par la maladie de l'un d'entre eux.

Aussitôt la machine réparée, je fais de nouveau route pour le rapide, et viens m'accoster à la pointe sud de Ca-Ko. Le soir même, j'explore le rapide entre les deux îles. Ce passage a besoin d'être vu aux basses eaux; néanmoins, tel qu'il est, je pense qu'il est praticable et, le lendemain matin, je continue ma route vers le nord. Le rapide est franchi sans grande difficulté; et, au delà, nous retrouvons le fleuve libre et profond jusqu'à Siempang. J'aurais pu continuer l'étude au-dessus de Siempang, mais j'ai pensé que cela me conduirait au delà des limites que nous nous étions fixées, et nous avions encore à explorer le Sray-Pork avant la grande baisse des eaux. Nous avions rencontré la mission de Verneville à quelques milles au-dessous de Siempang. Tout le circuit de Stung-Treng, Khon, Khong, Siempang était exploré. Siempang est placé trop bas sur la carte; il est actuellement à l'amorce de la route du nord qui fait communiquer Kong avec Atopeu, soit à environ 15 milles plus au nord que ne l'indique la carte. Les bords de la rivière sont très habités jusqu'à Ca-Cammung; et, à partir du dessus des rapides, la végétation est assez médiocre, si surtout on la compare à celle des montagnes de Khon. Dans le nord-est de Siempang, nous apercevons les montagnes de Manuc. En dehors de cela, les berges sont basses, le terrain en partie inondé aux basses eaux. On parle beaucoup des sables aurifères amenés d'Atopeu. Je n'ai pu m'en procurer d'échantillon; une jonque qui, dit-on, en contenait nous a glissé entre les doigts.

Le but que nous voulions atteindre dans Atopeu étant atteint, nous n'avions qu'à commencer la troisième partie du travail, qui consistait à explorer le Sray-Pork. Nous avions deux branches à peu près d'égale longueur du réseau, dont le centre se trouve à Stung-Treng; il nous fallait la troisième et au moins sa première amorce. La mission se trouvait de nouveau recon-

Digitized by Google

stituée et composée de MM. de Verneville, Navelle, de Calan et moi; M. Courandy, secrétaire. Il fut décidé que nous descendrions immédiatement. Nous faisons donc immédiatement route vers le sud. En passant le rapide, nous rencontrons bien une roche, mais nous passons dessus sans avarie (question d'habitude), et venons passer la nuit au-dessous du premier barrage. Pendant tout ce temps, nous sommes affligés de pluies torrentielles. En allant de Kong à Siempang, M. de Verneville et ses compagnons sont obligés de dîner sur une table dont les pieds sont à moitié sous l'eau; il en est naturellement de même de leurs jambes.

Le 10 septembre, après avoir redescendu la rivière d'Atopeu, nous entrons dans le Sray-Pork. Cette rivière, qui reçoit les eaux de Sé-Sane et du Bla, est superbe; elle est large et profonde. La crue, qui est forte, occasionne un courant rapide. Nous nous arrêtons un instant au village de Hin-Sung, qui n'offre aucun intérêt, et continuons jusqu'au village de Pruk.

Pruk est un village intéressant. C'est l'amorce de deux routes, dont l'une conduit à Sray-Pork, l'autre à Samboc. C'est là que se fait le transbordement des marchandises qui ne veulent pas aller chercher Stung-Treng ou les rapides de Préapatang. C'est la route de terre. Le village est assez grand et bien cultivé. J'y ai pris un échantillon de cette cire spéciale qui remplit le creux des arbres et sert à garnir les vases ou petits bateaux en treillis de rotin ou de bambou. Partout nous trouvons les préparatifs de la fête des eaux. Un peu au-dessus de Pruk, se trouve le premier rapide. Si l'on en juge par les remous de l'eau et par le dire des gens du pays, les roches qui le forment doivent être énormes; mais il est très court; nous le passons facilement, et retrouvons le fleuve profond. Nous continuons notre route et arrivons enfin à Ca-Sugot, qui se trouve au confluent des deux rivières. C'était là le but de notre troisième expédition; nous voulûmes cependant explorer l'entrée des deux rivières. Nous remontons donc le Sray-Pork; et, par le travers de Ca-Swan, trouvons un rapide.

Ce rapide ne paraît pas difficile; mais nous pensons que

Digitized by Google

le temps qui nous reste ne nous permet pas de continuer cette exploration. Il faudrait, pour qu'elle eût quelque intérêt, la pousser jusqu'à Sray-Pork (village) ou à l'embouchure du Bla. Marchant vers l'inconnu, cette étude demanderait beaucoup de temps, et nous redoutons la baisse des eaux. Le Sray-Pork monte, il est vrai, mais ignorons ce que fait le Mé-Kong, dont le régime est différent de celui de ses affluents. Nous revenons donc en arrière, et venons mouiller à l'entrée du Sé-Sanc (rivière Sézame). Un peu dans le nord du groupe des îles Suguot, nous trouvons un nouveau barrage qui ne paraît pas être plus difficile que celui du Sray-Pork. Ce sont MM. Navelle et de Calan qui vont explorer ce point. Tel qu'il est, cependant, nous ne pensons pas devoir continuer l'exploration de cette rivière. Nous avons de tous côtés poussé notre exploration, au point de vue navigable, à une distance variant de 30 à 45 milles. Ce sont plus de 100 milles acquis à la navigation, sans compter les 90 milles que nous avions franchis précédemment.

L'étude des trois rivières peut être continuée. J'espère que les travaux commencés ne s'arrêteront pas là. La somme des dépenses faites ne dépasse pas 10,000 francs depuis le commencement des travaux; il n'y a eu à regretter ni avarie de bâtiment, ni même maladie passagère dans le personnel ayant fait partie des diverses campagnes que nous avons faites depuis bientôt quatre ans. Or, comme je vous le disais, il est impossible que ces 10,000 francs soient mal placés et ne rapportent pas un intérêt de 500 francs. Ce serait douter absolument de notre intelligence. Les ordres de Bangkok sont une preuve de la crainte qu'éprouve la cour de Siam de voir les produits de ces régions prendre la route du Cambodge. Mais il y a à lutter.

Le 13 septembre, nous redescendons la rivière, faisant un léger arrêt à un village pnong, situé à 5 milles au-dessous de l'embranchement des deux rivières (village de Saurgot). Nous nous arrêtons deux heures à Stung-Treng, et le soir nous étions mouillés à Sambor. Les eaux étaient hautes; nous avons eu de beaux tourbillons à Prasco et au-dessus de Préapatang.

Digitized by Google

Cette année, les eaux, à Krattié, ont monté de seize mètres; j'ignore si elles ne vont pas continuer leur mouvement.

En résumé, les fleuves du Laos sont aujourd'hui reconnus navigables à 35 milles environ sur tous les cours d'eau aboutissant à Stung-Treng. Il reste à voir dans chacun des bras ce qu'il serait encore possible de faire.

Je vous envoie un croquis du travail fait. Ce n'est qu'un croquis, qui cependant différera peu du travail final; les distances relatives seules seront modifiées.

Arrivé hier seulement à Krattié, je n'ai pas encore commencé mon travail de bureau; je vous en offre la primeur.

Veuillez agréer, etc. DE FÉSIGNY.

Pour copie conforme :

RÉVEILLÈRE.

Soudan français.

Les nouvelles qui suivent nous ont été envoyées de Bakel le 14 novembre 1887 :

Le lieutenant-colonel Gallieni est arrivé à Bakel le 10 novembre 1887. Il a aussitôt repris possession de son commandement et a donné les ordres nécessaires pour prononcer un nouveau mouvement offensif contre le marabout Mahmadou Lamine. Celui-ci, rejeté sur la rive droite de la Gambie, à la suite de la pointe audacieuse faite par nos colonnes dans cette région, veut tenter de sortir des murs du village fortifié de Touba-Kouta, où il a dû se renfermer. Sa réputation de sainteté et ses manœuvres habituelles lui ont gagné de nouveaux partisans, et, à la tête de deux mille guerriers, il cherche encore à révolutionner les pays alliés de la France, et à porter le trouble et la ruine dans nos comptoirs du haut Sénégal. Or, grâce aux mesures prises par le commandant supérieur, avant son départ, grâce surtout à l'occupation d'un poste intermédiaire entre Bakel et le marabout, nos traitants et commerçants ont pu se livrer tranquillement, pendant l'hivernage, à leurs opérations de

Digitized by Google

traite et de culture. Les dommages de la campagne 1885-1886 ont été largement réparés et les traitants sont rentrés très satisfaits à Saint-Louis.

Nos escales de Bakel, Kayes, Médine, se sont augmentées. Les foires mensuelles organisées par le commandant supérieur amènent chaque mois dans chacun de ces lieux un grand concours d'indigènes, et l'on voit paraître, sur la place, des produits nouveaux, tels que le caoutchouc et le beurre de karité, appelés à un grand avenir commercial dans cette région.

Ce sont ces résultats qu'un nouveau mouvement du marabout pourrait compromettre. Le colonel Gallieni a donc prescrit de diriger sur le poste intermédiaire de Bani deux compagnies de tirailleurs et une section de 8 $^{m}/_{m}$ de montagne, qui formeront, sous les ordres du capitaine d'artillerie de marine Fortin, une colonne volante destinée à marcher contre Mahmadou Lamine. Il serait à désirer que ce malfaiteur, qui a déjà commis tant de crimes et de pillages dans ces contrées, disparût enfin et reçût le châtiment de tous ses méfaits.

On n'a pas encore de renseignements détaillés sur le voyage de la canonnière le *Niger* à Kabara, port de Tombouctou. On sait que le commandant Caron a pu descendre à terre, en aval de Ségou et s'aboucher avec Tidiani, le roi du Macina, grand état peul, s'étendant entre Ségou et Tombouctou. Ce chef aurait désiré que la canonnière ne continuât son voyage sur Tombouctou qu'après que le traité en discussion aurait été signé avec lui; mais, en présence de ses lenteurs et de la baisse imminente des eaux, M. Caron dut brusquer le départ, en emportant une lettre de Tidiani à l'adresse du commandant supérieur. Il prit ensuite la route de Kabara, en se dirigeant par le marigot de Diaka, afin d'éviter les hostilités qui auraient pu se produire de la part des villages riverains, dépendant de Tidiani; mais un courant très violent arrêta la canonnière du côté de Mopti, et M. Caron dut prendre la route suivie autrefois par René Caillé.

En arrivant à Kabara, le commandant de la canonnière, se conformant aux instructions reçues du lieutenant-colonel Gal-

Digitized by Google

lieni, qui, pour ce premier voyage, voulait adopter une ligne de conduite entièrement pacifique, ne voulut pas débarquer en raison de l'hostilité des Touaregs. Ceux-ci, excités par les Maures commerçants de Tripoli, qui craignaient de se voir enlever le monopole des transactions avec Tombouctou et les pays environnants, s'opposaient au débarquement de M. Caron et des quelques hommes de son escorte. Il est certain que les nations étrangères, qui voient aujourd'hui d'un mauvais œil nos progrès en Afrique, se sont efforcées de nous nuire dans l'esprit des indigènes de ces contrées. On ne peut s'expliquer autrement cette affirmation des gens de Tombouctou qui se sont prétendus sujets du Maroc. Il est vrai qu'au XIIe ou au XIIIe siècle le sultan du Maroc avait envoyé un corps de troupes pour s'emparer de Tombouctou, mais ce corps n'est jamais revenu et les soldats qui le composaient n'ont jamais reparu au Maroc. On avouera que les prétentions des Marocains sont bien mal fondées, et que notre traité avec Ahmadou, dont le père a conquis, il y a trente ans, le célèbre marché, nous donne des droits au moins aussi sérieux que ceux du Maroc. Le colonel Gallieni savait d'ailleurs que des émissaires venus du Maroc et envoyés par des « blancs du nord » avaient essayé de s'aboucher avec Tombouctou et même avec Ahmadou, afin de les détourner de notre alliance, au moment de l'arrivée de la canonnière. Ce fait montre combien le colonel a eu raison d'insister, pendant la dernière campagne, pour l'envoi à Kabara de notre canonnière dont on s'explique difficilement l'inaction pendant la campagne précédente.

Le commandant Caron a éprouvé, à son retour, les plus grandes difficultés pour se procurer le bois nécessaire à sa machine. Craignant des actes d'hostilité sur la rive, il n'avait pas envoyé ses hommes à terre, et il a dû, pour gagner les villages bambaras en amont de Ségou, brûler le chaland *Manambougou* qu'il remorquait et où avaient pris place MM. Lefort, sous-lieutenant d'infanterie de marine, et Jouenne, médecin de la marine, que l'absence de logements ne permettait pas de loger sur la canonnière.

Digitized by Google

Ces quelques renseignements montrent les difficultés inouïes qu'a eu à surmonter M. Caron, pendant son voyage. Cet officier rapporte un levé hydrographique complet du fleuve le Niger et son rapport permettra désormais une ligne de conduite pratique dans notre marche au delà de Bammako. Ce qu'il fallait, c'était montrer les couleurs françaises sur le grand Djoliba. M. Caron s'est acquitté de sa mission à son honneur et nous saurons désormais comment agir dans ces contrées inexplorées et sur lesquelles régnait jusqu'à ce jour le plus grand mystère.

Du côté de Samory, sur la rive droite du Niger, il se confirme que le jeune Karamoko n'aurait pas été tué, comme on l'avait tout d'abord annoncé. Notre ancien visiteur était encore vivant dans les premiers jours d'octobre. Son père est en lutte avec Tiéba, riche sultan du Canadougou, et jusqu'à présent les chances de la guerre ne lui ont pas été favorables.

Aux dernières nouvelles, le lieutenant-colonel Gallieni venait d'arriver à Kayes, et, après avoir donné les ordres pour les travaux du chemin de fer et de nos routes, se préparait à prendre la route du Niger, afin de présider lui-même à la construction de notre fort de *Siguiri*, dans le Bouré.

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST.

SECTION CENTRALE

Séance publique du lundi 21 novembre 1887.

CONFÉRENCE DE M. CHAFFANJON SUR « L'ORÉNOQUE ET SES SOURCES »

Présidence de M. le Dr AZAM, président du Groupe géographique du Sud-Ouest.

M. le Président présente en quelques mots le conférencier, qui a déjà obtenu le succès le plus flatteur à Paris.

M. Chaffanjon remercie tout d'abord M. le Président de ses paroles bienveillantes et la Société de géographie de Bordeaux de son aimable accueil. Puis il fait le récit de son exploration.

C'est en novembre 1885 que M. le Ministre de l'instruction

Digitized by Google

publique le chargea d'une mission scientifique dans le bassin de l'Orénoque; ses recherches devaient porter sur la géographie et l'histoire naturelle.

En géographie, une question était particulièrement intéressante : jusqu'alors la partie supérieure du bassin de l'Orénoque était enveloppée d'une sorte de mystère, d'une véritable barrière de légendes qui la rendait inaccessible non seulement aux voyageurs, mais même aux Indiens civilisés.

Une autre question d'une grande importance attirait l'attention : il s'agissait de savoir comment s'établit la communication hydraulique de l'Amazone et de l'Orénoque par le canal de Cassiquiari et de savoir si cette communication est suffisamment navigable pour permettre des transactions sérieuses.

M. Chaffanjon quitta la France en 1886 : le 6 février, il s'embarquait à Saint-Nazaire, accompagné d'un dessinateur de Lyon, M. Morizot. Il gagnait d'abord la Martinique, puis la Guayra, puis Caracas et enfin Bolivar.

Les résultats scientifiques obtenus pendant le cours de son expédition sont les suivants :

1° Découverte des sources de l'Orénoque.

2° Relevé à la boussole du cours de ce fleuve et établissement de sa position géographique par une série de plus de deux cents observations astronomiques faites tous les jours. M. le directeur de l'Observatoire a bien voulu se charger de faire calculer ces observations, ce qui permettra de dresser une carte du cours de l'Orénoque.

3° Étude de la communication hydraulique de l'Amazone et de l'Orénoque par le canal de Cassiquiari.

4° Étude des mœurs, des coutumes, des langues et des restes de civilisation des anciens peuples qui ont habité les bords de l'Orénoque.

5° Formation de collections d'ethnographie et d'histoire naturelle déposées au Muséum et au Trocadéro.

Les limites du bassin de l'Orénoque sont très nettes du côté de la Colombie; la Cordillère des Andes le sépare du bassin du Magdalena. Au sud, de simples plateaux le limitent sur certains points; sur une foule d'autres, pendant la saison des pluies, les inondations sont telles que l'on peut passer du bassin de l'Amazone à celui de l'Orénoque, en naviguant à travers les forêts et les plaines inondées.

Pour établir une comparaison entre le bassin de l'Orénoque et un bassin français, on peut dire qu'à lui seul il forme à peu près toute l'étendue de la France qui compte quatre grands bassins. Le bassin de l'Orénoque est environ six fois plus étendu que celui de la Garonne. Quant au volume d'eau de ce fleuve, il faudrait multiplier encore par quatre, car la quantité d'eau qui tombe sur le Venezuela dans l'année est quatre fois plus considérable que celle qui tombe en France pendant le même temps.

Digitized by Google

Bolivar, la seule ville qui existe sur le cours de l'Orénoque, possède environ 10,000 habitants; son commerce n'a guère d'importance réelle qu'avec les mines du Caratal. La ville est à 500 kilomètres de l'embouchure.

L'Orénoque présente des caractères très différents selon la saison : pendant la saison sèche, le niveau est très bas et le lit du fleuve parsemé de bancs de sable. Dans la saison des pluies, le fleuve devient très gros; les eaux remplissent d'abord le lit du fleuve dont la largeur varie entre 800 et 2,500 mètres, puis se répandent de chaque côté, inondant plaines et forêts.

Les Indiens que l'on trouve dans cette région sont connus sous le nom de Caribes. Leur vie est très primitive : ils se construisent une case dans les bois, au bord d'une rivière, et y vivent dévorés par la vermine et les moustiques. Autour de leur case, ils plantent du manioc et des bananiers; ils vivent du produit de la pêche et de la chasse.

La femme de l'Indien est sa propriété. C'est elle qui s'occupe du ménage, soigne les enfants et cultive la terre ; elle est l'esclave de son mari qui a sur elle droit de vie et de mort. L'Indien a pour vêtement une bande d'étoffe enroulée par un côté autour de la ceinture et retombant sur les genoux. La femme vit chez elle à peu près nue, mais en ville elle porte une sorte de grande chemise de couleur voyante. Les enfants sont généralement nus jusqu'à l'âge de huit ou neuf ans.

L'organisation de l'expédition fut très difficile. Le 10 juin seulement, M. Chaffanjon s'embarquait à Bolivar sur l'Orénoque; les premiers jours de navigation ne furent pas trop pénibles, les journées étant belles et les nuits agréables.

On traverse quelques villages : sur la rive droite, Almanen et Borbon; sur la rive gauche, Moitaco, où repose un Français, François Burban, compagnon de Crevaux, mort des suites d'une piqûre de raie.

Après treize jours, on atteint Las Bonitas, petit village assez riche, dont la population se livre principalement à l'élevage et cultive le riz, le maïs, le manioc, etc.

Les provisions faites, quelques marins engagés pour remplacer ceux qui ont abandonné l'expédition, M. Chaffanjon reprend sa route, quoique saisi presque aussitôt de violents accès de fièvre qui durèrent plus de quatre mois.

On arrive à Caicara, village assez important, mais très malsain, ravagé par la fièvre paludéenne, puis à la Urbana, où le lit de l'Orénoque présente d'immenses plaines de sable, dans lesquelles des millions de tortues, mesurant de 60 à 80 centimètres et pesant de 20 à 25 kilos, viennent pondre leurs œufs. Chacune dépose de 80 à 130 œufs, gros comme un œuf de poule, tout ronds et dont l'enveloppe n'est pas calcaire, dans un trou de 65 à 70 centimètres. Le nombre de ces tortues est immense et rien n'est curieux comme la récolte de ces œufs.

Digitized by Google

Un véritable fléau de ces régions, ce sont les moustiques dont la piqûre est très douloureuse. Il y a le moustique de jour et le moustique de nuit.

La Urbana est le dernier village qu'on rencontre sur la partie moyenne de l'Orénoque; il contient environ 350 habitants se livrant à l'élevage et à la pêche. A partir de ce point, les Indiens osent s'approcher du fleuve et y naviguer.

A 150 kilomètres de la Urbana, le Rio Meta, affluent considérable de l'Orénoque, se jette dans le fleuve. Dans cette région, qui est très riche, on trouve des tribus d'Indiens particulièrement féroces, envers lesquelles les marchands qui les visitent ont d'ailleurs agi de la façon la plus critiquable.

Les randales d'Ature sont des chutes infranchissables. L'Orénoque entre par une porte, traverse une sorte de cirque et ressort par une autre porte; la traversée est très dangereuse.

Les Indiens Atures, aujourd'hui disparus, vivaient jadis à cet endroit, les Imos également. Ces derniers, d'après la légende, étaient belliqueux, sanguinaires et anthropophages. La grotte d'Arsina renferme des sépultures d'Imos qu'il est très curieux d'étudier.

D'Ature à Maipure, on rencontre encore deux petits randals, celui de Garcita, facile à franchir en toutes saisons, et celui de Gualubos, que l'on ne peut passer que pendant la saison des pluies.

Le randal de Maipure est plus court que celui d'Ature, mais bien plus difficile à franchir; il faut traîner son embarcation au-dessus des roches sur une longueur de plus de 600 mètres. Le bras de Maipure, le seul qui soit navigable, est très étroit; il a une largeur de 340 mètres; le fleuve atteint une profondeur de 60 à 70 mètres.

Les Indiens Guahibos vivent sur la rive gauche de l'Orénoque, où ils se livrent à la culture du manioc; sur la rive droite habitent les Piaoras dont les cases, en forme de cône, atteignent des dimensions considérables (13 ou 15 mètres de diamètre et 8 ou 9 de hauteur).

A la jonction du Rio Guaviare, l'Orénoque est encombré de grosses roches. A cet endroit, le cours du fleuve change brusquement de direction et va de l'est à l'ouest. A quelques kilomètres de l'embouchure du Guaviare, l'Atapoba vient se jeter dans l'Orénoque; c'est là qu'est San-Fernando, petit village de 200 habitants, assez industrieux, dans une position exceptionnelle, au confluent de trois grandes rivières. C'est le dernier village qu'on rencontre sur l'Orénoque.

Arrivé à ce point de son récit, M. Chaffanjon donne d'intéressants détails sur les productions naturelles du pays.

Il cite tout d'abord le charbon; le bassin houiller, situé près de Caracas, est important quoique le charbon soit assez maigre. On vient cependant d'en découvrir récemment d'assez gras.

Digitized by Google

Le cuivre se rencontre en quantité assez importante; une compagnie anglaise s'est fondée pour s'en occuper.

Le gypse est représenté par des gisements de 80 à 100 kilomètres carrés près de Bolivar. L'or enfin est le produit naturel du sol qui a donné le plus de résultats; de nombreuses compagnies se sont constituées pour exploiter les gisements aurifères situés dans la région voisine de la Guyane. Tout le monde connaît le Callao.

L'élevage se fait en grand dans d'immenses plaines désertes. Le nombre des bestiaux y est considérable. On s'y livre à la fabrication du fromage sur une vaste échelle.

Le sucre est produit par le Venezuela. Le président Guzman Blanco, pour développer cette industrie dans le pays, avait décrété un véritable blocus. Il possède lui-même des moulins à sucre.

Le caoutchouc se récolte en abondance, et cependant si les bras ne manquaient pas, la récolte en serait encore bien plus considérable.

Les forêts sont une des richesses du pays; elles bordent les rives de l'Orénoque sur 5 ou 6 kilomètres de profondeur. Les essences sont les mêmes que dans la Guyane française. On y trouve des bois de construction et d'ébénisterie. L'Orénoque peut servir de voie de transport pour les bois. Des navires français le remontent à plus de 500 kilomètres; ils peuvent même atteindre Ature dans la saison des pluies. On pourrait avoir là d'immenses réserves de bois qui ne s'épuiseraient pas.

On trouve le quinquina rouge et jaune dans les montagnes du Cipayo qui ont une altitude de 2,200 à 2,500 mètres. Le pays est neuf; il y a tout à y faire. On peut sans crainte y entreprendre des affaires importantes. A cette liste de produits principaux il faudrait ajouter le café, le riz qui vaut celui du Japon, la vanille, le blé, etc.

Le 2 novembre, M. Chaffanjon quittait San-Fernando et continuait sa route sur l'Orénoque; il rencontrait successivement Piedra Pintada, rochers surgissant du milieu de l'Orénoque comme des obélisques; le Rio Ventuario, dont le confluent aux sept bouches forme un vrai delta; le Yurobe, affluent du Ventuario; Guachapana, village abandonné depuis l'invasion des fourmis blanches; le lac important de Carida, remarquable par l'abondance du poisson et des tortues.

Enfin, après mille péripéties, il atteignait Temblador, où il rencontrait le commissaire du gouvernement, un nègre venu là pour faire fortune et qui se mit gracieusement à sa disposition.

Le voyage continue et l'expédition atteint le randal de Chipirina, où se trouve la capitainerie générale des Maquiritares. Le haut fonctionnaire qui occupait cet emploi se montra d'abord peu disposé à aider les voyageurs; une bouteille de rhum produisit un effet magique sur le chef indien, qui devint fort obligeant et procura des hommes pour continuer la route.

Digitized by Google

Dans cette région, qui est le commencement de la partie montagneuse du pays, se produit un phénomène hydraulique curieux : les pluies sont torrentielles, les eaux descendent avec une grande rapidité, les rivières se remplissent en quelques heures et des inondations extraordinaires se produisent.

Un peu plus loin on rencontre, sur la rive gauche, le Cassiquiari dont l'embouchure n'a pas 40 mètres de large ; c'est un canal naturel entre l'Orénoque et l'Amazone, dont l'existence est certainement récente. C'est là un phénomène à peu près unique en géographie.

A la Esmeralda, ancien village espagnol, les cases sont vides, les maisons tombent en ruine. Le pays est pourtant riche et agréable ; ce sont les moustiques qui ont fait fuir les habitants.

A partir de cet endroit, la carte que M. Chaffanjon avait emportée ne lui fut plus d'aucune utilité. Tout était inexact.

Le 4 décembre, l'expédition arrivait en face du Rio Padamo qui a autant, sinon plus d'importance que l'Orénoque même ; plus loin, elle rencontrait le Rio Ocamo, affluent de droite très important. L'Orénoque devient alors une petite rivière de 40 à 45 mètres. Deux jours après on arrivait au Maraco, affluent de rive gauche où MM. Chaffanjon et Morizot faillirent être abandonnés par leurs Indiens que la crainte des Guaharibos terrifiait absolument.

On atteignit bientôt le randal de Yamaraquin qui fut passé sans trop de difficultés ; le 12 décembre, le randal Guaharibos fut franchi. Alors se renouvela un refus d'aller plus loin.

Au randal suivant, M. Chaffanjon dut abandonner sa grande embarcation, en la confiant aux soins de M. Morizot ; il continua seul son voyage avec deux Indiens. Sur la rive gauche, un pic, élevé de 1,460 mètres, fut nommé par lui pic Maunoir. Après avoir franchi deux randals, il atteignit un lac, puis dut passer de nouveaux randals. Enfin on découvrit un trou d'une trentaine de mètres de diamètre, rempli de grosses pierres ; le lit d'une petite rivière de 5 à 6 mètres de large, couverte par les arbres, continuait seule ce réservoir ; c'était l'Orénoque lui-même. Après deux heures de marche dans le lit de la rivière, la petite troupe rencontra d'abord, sur la rive droite, un torrent presque à sec, puis un second sur la rive gauche. Enfin la route se perd dans la montagne ; l'Orénoque n'était plus qu'un torrent descendant des hauteurs. La source du fleuve mystérieux était découverte. Son point de départ est la Sierra Parima dont la hauteur, à cet endroit, varie entre 1,200 et 1,500 mètres. C'est avec émotion que l'explorateur déploya le drapeau de la France et se découvrit, donnant le nom de pic de Lesseps au point culminant de la Sierra.

M. le Président adresse à M. Chaffanjon les remerciements de l'auditoire, qui y ajoute ses applaudissements.

Digitized by Google

De nombreuses projections avaient accompagné les explications de M. Chaffanjon.

La séance est levée à dix heures et demie.

Le Secrétaire,
Henri Rödel.

OUVRAGES REÇUS PAR LA SOCIÉTÉ

(POUR LES OUVRAGES DONT ON DÉSIRE UN COMPTE RENDU, ENVOYER DEUX EXEMPLAIRES.)

F. Bianconi. *Cartes commerciales... publiées par la librairie Chaix. Colombie et Équateur*, par F. Bianconi et E. Broc. Paris, Chaix, 1887, in-4°; cartonné, 4 francs. — La carte publiée par M. Bianconi est précédée d'une note descriptive où sont résumés les principaux traits de la géographie physique, politique et économique des deux pays. Cependant les données de la carte et celles de la notice ne correspondent point exactement. Des chemins de fer indiqués dans l'une ne le sont point dans l'autre; l'orthographe de quelques noms de ville diffère; enfin d'importantes montagnes ne sont point mentionnées sur la carte.

Le caractère montagneux des deux contrées est néanmoins fort nettement mis en relief par la carte, où sont dessinées en traits saillants les trois chaînes des Cordillères. Aussi peut-on découvrir, au premier coup d'œil, l'originalité distinctive du pays qui tire ses avantages de sa situation montagneuse, comme ses inconvénients.

Le premier de ses avantages, c'est la *diversité de ses climats*. Au pied des montagnes, jusqu'à 600 mètres, s'étend la zone chaude (23°-30°); puis, en remontant des pentes, on rencontre successivement la zone tempérée jusqu'à 2,600 mètres (17°-20°), et la zone froide habitable jusqu'à 4,500 mètres, limite des neiges perpétuelles. Ainsi, dans la même contrée, peuvent habiter les représentants des trois races blanche, jaune, noire, s'y acclimater, s'y multiplier même, car la Colombie est deux fois et demie plus grande que la France, et l'Equateur compte 643,000 kilomètres carrés. La diversité des produits est d'ailleurs une conséquence de la diversité des climats. Au bas des montagnes le *cacaoyer*, la canne à sucre, le bananier parmi les plantes alimentaires; et parmi celles qui servent spécialement à l'industrie, le cotonnier, le caoutchouc, le palmier, dont le fruit contient l'ivoire végétal; avec elles les plantes médicinales qui entrent dans la composition du copahu, et la salsepareille. Plus haut, le caféier; plus élevée encore la région des bons *quinquinas* et celle où le blé, le

Digitized by Google

trèfle, l'orge, l'avoine, les légumes de toute sorte se sont acclimatés, aux côtés des rosiers, des lys, des violettes et des géraniums. Ici production des régions chaudes, là production des régions tempérées, facilités données à tout émigrant venu d'Asie ou d'Europe de conserver son alimentation. Les avantages de cette situation peuvent être considérables à une époque où la fusion des races s'opère, où l'Orient et l'Occident vont se rencontrer à Panama.

Ajoutons d'ailleurs un second avantage de cette situation montagneuse : c'est la *richesse minière* des deux contrées. En Colombie l'*or* est à profusion, surtout aux environs du Rio Cauca (Antioquia), de l'Atrato et du San-Juan, du Patia (Barbocoas), de la Magdalena (Mariquita). Le lavage d'un ruisseau, la Trinitacita, affluent du Poré, a donné, après deux mois de travail, 65 kilogrammes d'or et 155,000 francs de bénéfice net. L'*argent* est en abondance dans le bassin supérieur de la Cauca (Sapia) et de la Magdalena (Mariquita). A Muzo se trouvent les seules *émeraudes* appréciées aujourd'hui. Cuivre (Moniquira), plomb, fer, houille se rencontrent en quantités moindres. L'Equateur n'est point malheureusement aussi bien partagé que la Colombie. L'or y est si rare qu'on n'y fabrique point de pièces d'or, et les émeraudes ont presque entièrement disparu.

Cependant cette situation montagneuse du pays a l'inconvénient de rendre difficile le tracé des routes, qui sont fort rares, si rares qu'à l'Equateur il n'existe qu'une seule route carrossable partant de Quito, encore inachevée et n'aboutissant pas à la mer. De même n'y voit-on point un seul chemin de fer, et si en Colombie les projets de chemins de fer se multiplient, on ne compte que six voies achevées dont la plus longue a 150 kilomètres à peine. Aussi la vie du pays s'est-elle renfermée dans les montagnes. Les seules villes importantes par leur population sont situées au cœur des montagnes, à 2,000 mètres d'altitude et au delà, Bogota (100,000 habitants), Medellin (40,000), Socorro (20,000), Neiva (15,000), en Colombie; et dans l'Equateur, Quito (80,000), Cuenca (30,000), Riobamba (16,000). Il serait temps cependant que des routes fussent établies pour mettre en communication le pays avec la mer, surtout au moment où le creusement du canal de Panama peut faire de la Colombie, grâce à la diversité de ses climats et à ses richesses minières, un des centres du transit entre l'Orient et l'Occident.

Les ports des deux pays prendraient une importance qu'ils n'ont pas encore, car Baranquilla, le plus important, aux bouches de la Magdalena, recevait à peine, en 1883, 66 voiliers et 241 vapeurs; Carthagène, 54 voiliers et 191 vapeurs; Cucuta, sur le Rio Zulia, 387 voiliers; Buenaventure enfin, 59 voiliers et seulement 51 vapeurs; Guayaquil, en 1884, 153 vaisseaux. Le mouvement de ces ports serait décuplé le jour où serait creusé le canal de Panama qui rapprocherait Buenaventure du Havre

Digitized by Google

de 6,948 milles, de 1,997 milles de Rio-de-Janeiro, et de 3,322 milles de New-York. G. C.

Carte des atterrages de Saint-Nazaire, avec une *Notice sur le port de Saint-Nazaire*, par JEHAN, secrétaire général de la Société de géographie commerciale de Saint-Nazaire. Saint-Nazaire, 1887, une feuille. — Cette publication a pour objet de faire connaître la situation vraie du port de Saint-Nazaire. « Le port de Saint-Nazaire, nous écrit M. le Président de la Société de géographie commerciale de cette ville, ayant été dénigré par des journaux étrangers, le secrétaire général de la Société de géographie commerciale a pensé qu'il était urgent de rétablir la vérité. Afin de parvenir plus sûrement à son but, il a entouré d'une notice explicative la carte officielle de l'embouchure de la Loire. »

Rédigée d'après les belles publications de M. Kerviler, ingénieur en chef, et les renseignements fournis par cet ingénieur et par M. Préverez, ingénieur ordinaire, la notice de M. Jehan est nette, précise et complète. Elle détaille les atterrages de la Loire, le balisage et l'éclairage, les rades, le port avec ses bassins, ses installations et son outillage, et fournit à la navigation et au commerce de précieux renseignements.

« Le port de Saint-Nazaire, dit la notice, se trouve, du côté du large, à 5 milles et demi de la passe des Charpentiers, obstacle qui ne permet pas aux plus grands navires d'entrer en Loire à toute heure de marée, et qui est placé lui-même à 2 kilomètres en avant de la pointe de Chémoulin, limite extrême de la rive du fleuve. La passe des Charpentiers sera draguée en 1887. Le dérasement ne saurait donc tarder.

» Mais un navire calant 6m70 (soit exactement 22 pieds anglais) peut, à toute marée, passer sur la barre des Charpentiers, avec 0m50 d'eau sous sa quille; c'est-à-dire deux fois par jour : pendant 2 heures, lors des plus faibles marées; pendant 3 heures 30, lors des mortes-eaux moyennes; pendant 4 heures 45, lors des vives-eaux ordinaires et pendant 5 heures, lors des plus grandes marées.

» Cette barre n'est donc pas un empêchement absolu à l'entrée des plus grands navires du commerce en Loire, à toute heure de marée. Au reste, la barre des Charpentiers s'approfondit tous les hivers et se relève un peu tous les étés. Depuis vingt-six ans les plus grands paquebots transatlantiques passent sur cette barre et il n'y a jamais eu un seul accident. »

Charles LASSALLE. *Clef de la géographie universelle, montrant les racines linguistiques et géographiques sur lesquelles est basée la toponymie primitive*. Paris, Leroux, 1887, grand in-8°, XLIV-215 pages. — L'auteur part de ce principe que les appellations géographiques ne sont pas des appellations arbitraires, qu'elles ont une signification et que cette signification est le plus sou-

Digitized by Google

vent descriptive; d'après lui, les appellations géographiques dérivent de radicaux primitifs et fort anciens, et elles peuvent apporter de puissants secours à la topographie ainsi qu'à l'ethnographie et à l'histoire primitive. M. Lassalle s'est appliqué à faire œuvre de linguiste en même temps que de topographe et il passe en revue toutes les langues, l'ibérien, le basque, l'assyrien, le celtique, le mongol, etc., etc.

Une semblable étude a certainement coûté à son auteur beaucoup d'années de travail désintéressé; à ce titre, elle mérite d'être signalée. Le point de départ est juste. Reste l'application du système. M. Lassalle n'a-t-il pas voulu trop prouver? Ne montre-t-il pas une complaisance excessive à retrouver dans des pays bien différents un même radical primitif? N'exagère-t-il pas l'uniformité du sens? Ce sont là autant de questions qui excèdent notre compétence.

Un exemple pris entre mille (page 169 de l'ouvrage) donnera l'idée du système et de la méthode :

« Le mongol *ama*, bouche, se reconnaît à Amoy, un port de la Chine, à Amol sur l'Amu et à Amol dans le Mazanderan, au fleuve des Amazones, à la rivière lancastérienne Tame, à la rivière irlandaise Moy, à Amalfi près de Naples, à Amances près de Nancy, à Amatrice dans les Abruzzes, au bec d'Ambes près de Bordeaux, à Amadabab dans l'Indoustan, à Hamadan en Perse, à Ambleteuse et Amiens en Picardie, aux fleuves Amu en Aral et Amoor en Manchourie, à Amilly près de Chartres, à Amposta à l'embouchure de l'Ebre en Espagne et enfin avec l'hébreu *ama*, une servante; avec l'espagnol *ama*, une nourrice et avec le basque *ama*, une mère. »

L'abbé Lucien VIGNERON. *De Montréal à Washington (Amérique du Nord)*. Paris, Plon, 1887, in-18, 288 pages; 3 fr. 50. — Récit d'une course rapide dans l'Amérique du Nord. De New-York, où il est débarqué pour retourner en Europe trois semaines après, l'auteur a poussé en chemin de fer ses excursions au nord jusqu'au Niagara, et de là jusqu'à Montréal; au sud, jusqu'à Philadelphie, Baltimore et Washington. Il est allé vite, à l'américaine. Il ne borne pas ses descriptions à l'activité enfiévrée de la vie matérielle aux Etats-Unis, aux bars, aux Pullman-cars, aux hôtels à ascenseurs, au pont de Brooklyn, aux repas le plus souvent exécrables. M. l'abbé Vigneron a fait une étude attentive de la vie religieuse et des institutions religieuses en Amérique, et sa conclusion, motivée par cette étude, c'est un témoignage en faveur de ce « pays de la liberté ».

J. GEBELIN.

Le Gérant : **J. MANÈS.**

Digitized by Google

OBSERVATOIRE ASTRONOMIQUE DE BORDEAUX

(STATION DE FLOIRAC)

Observations météorologiques de Novembre 1887.

DATE	ÉTAT ATMOSPHÉRIQUE A 9 HEURES DU MATIN						TEMPÉRATURE	
	PRESSION	TEMPÉR.	HUMID	CIEL	VENT	PLUIE	MINIMA	MAXIMA
	mm	°				mm	°	°
1	744,43	5,8	90	couvert.	S.-S.-E. fort.	2,8	4,0	12,9
2	46,89	9,6	88	presque beau.	S. très faible.	7,0	5,3	14,4
3	40,88	10,9	99	couvert pluie.	S.-E. faible.	7,3	7,3	15,7
4	43,95	10,4	86	presque couvert.	S.-W. faible.	8,6	8,1	14,7
5	52,42	9,6	93	couvert.	S.-W. t. faible.	11,8	7,9	14,7
6	47,35	10,5	79	presque couvert.	S.-W. faible.	6,0	9,3	11,8
7	4,145	10,8	95	presque couvert.	S.-W. assez fort.	22,3	8,0	11,9
8	47,70	8,1	86	presque couvert.	S.-E. modéré.	20,5	7,0	13,8
9	53,59	7,0	97	très nuageux.	S.-S.-E. faible.	3,1	5,9	13,8
10	53,63	9,1	86	peu nuageux.	S.-W. t. faible.	10,6	6,3	15,1
11	52,42	7,9	91	couvert pluie.	W. presque nul.	10,4	7,0	10,5
12	57,00	5,5	94	peu nuageux.	E.-N.-E. faible.	2,9	1,8	9,5
13	52,78	7,2	73	très nuageux.	S.-E. faible.	0,0	3,2	11,8
14	48,70	8,0	76	couvert.	W. faible.	7,9	7,4	13,0
15	51,36	5,2	85	presque beau.	N.-E. modéré.	0,5	3,3	7,8
16	53,97	1,4	63	couvert.	N.-E. modéré.	0,0	0,0	5,2
17	49,14	6,4	80	couvert.	E. modéré.	0,1	2,0	14,4
18	44,06	11,1	97	presque couvert.	S.-S.-W. faible.	11,2	8,1	14,3
19	40,94	7,5	92	très nuageux.	S. faible.	3,7	4,9	11,1
20	41.81	3,5	93	couvert pluie.	S. très faible.	5,5	3,1	9,1
21	47,02	3,4	91	presque couvert.	S.-E. faible.	0,4	— 0,1	8,8
22	42,21	6,4	94	couvert pluie.	S.-S.-E. faible.	9,0	5,0	10,2
23	47,36	4,3	80	couvert.	N.-E. faible.	3,2	2,6	8,6
24	48,18	7.3	81	nuageux.	S.-E. faible.	3,3	4,0	11,7
25	53,03	5,4	96	nuageux.	S.-W. t. faible.	0,2	1,1	8,2
26	59,45	5,1	84	presque beau.	S.-S.-E. faible.	0,2	3,0	12,5
27	58,10	4.8	91	beau.	E. calme.	0,2	— 0,5	11,9
28	59,53	3,1	100	Brouillard sans vue.	S.-E. t. faible.	0,1	0,3	6,4
29	54,88	3,8	92	presque couvert.	S.-E. faible.	0,1	1,6	9,0
30	54,61	6,9	92	presque couvert.	S. faible.	9,7	5,2	9,5

Bordeaux. — Imp. G. GOUNOUILHOU, rue Guiraude, 11.

Digitized by Google

LA SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT

POUR LE

COMMERCE FRANÇAIS D'EXPORTATION

Nos lecteurs savent que la première idée qui a donné naissance à cette Société, dont le siège est à Paris, 2, place de la Bourse, est partie de notre Société de géographie commerciale (1). Hâtons-nous de dire que, sans le concours très actif et très dévoué de MM. Person et Dietz-Monnin, le premier président de la Société pour le commerce d'exportation et le second président de la Chambre de commerce de Paris, la *Société d'encouragement* n'aurait probablement pas réussi.

Nous avons sous les yeux le troisième bulletin de cette Société pour l'année 1887, donnant sa situation au 30 juin dernier.

Rappelons en quelques mots le but que s'est proposé la Société d'encouragement.

Elle s'est proposée surtout de patronner les sujets d'élite sortant des écoles supérieures de commerce et d'industrie, des écoles d'agriculture, de l'École centrale des arts et manufactures, ou même d'une maison de commerce, après avoir passé par l'une de ces écoles; elle a voulu donner son patronage à ces sujets d'élite, capables de représenter dignement la France au dehors, quand ils demandent à se fixer sur un point quelconque du monde commercial, industriel ou agricole.

Le concours de la Société d'encouragement est surtout moral; elle recommande les patronnés aux consuls français, aux gouverneurs des colonies, aux négociants français établis

(1) Voir le *Bulletin* du 18 juin 1883, pages 345-352, et du 20 octobre 1884, pages 577-583.

Digitized by Google

au dehors, enfin aux chambres de commerce françaises existant à l'étranger.

Quand cela devient nécessaire, elle donne aussi un appui effectif, dans la mesure de ses ressources limitées : elle obtient fréquemment de la part des compagnies maritimes, en faveur de ses patronnés, des remises sur le prix des passages à bord des paquebots ; elle consent enfin des prêts d'honneur, remboursables à la volonté du patronné.

Nous constatons avec satisfaction, dans le *Bulletin* de la Société d'encouragement (année 1887, n° 3), un remboursement de cet ordre, montant à 1,622 fr. 10, et provenant de deux patronnés établis au Honduras et au Tonkin.

Pour ne pas allonger inutilement cette notice, nous allons donner tout de suite le tableau des jeunes Français patronnés depuis l'origine très récente de la Société :

EXERCICES	NATURE DE L'APPUI		TOTAUX
	MORAL	MORAL ET PÉCUNIAIRE	
1884-85	20	45	65
1885-86	18	31	49
1886-87	19	44	63
	57	120	177

Si le nombre de patronnés n'a pas été plus grand, ce n'est pas que la Société n'ait reçu un grand nombre de demandes : ce sont les ressources qui ont manqué.

La souscription primitive n'a guère dépassé 200,000 francs. Ce que la Société d'encouragement recherche surtout, ce sont les souscriptions annuelles du commerce et des banques ; elles ne s'élèvent jusqu'ici qu'à environ 40,000 francs par an. Le capital souscrit par 137 membres fondateurs à raison de 1,000 francs est placé et le revenu seul peut figurer aux dépenses annuelles.

Il est bien désirable que, dans les grands ports de commerce et dans les villes manufacturières, on se rende bien compte que

Digitized by Google

des souscriptions annuelles en faveur de la Société d'encouragement deviendront un placement avantageux, non seulement pour notre pays, mais encore pour chaque établissement particulier.

En effet, si la Société d'encouragement, comme on peut le voir par le tableau qui précède, envoie chaque année au dehors cinquante ou soixante sujets d'élite, la France ne tardera pas à s'apercevoir, par un courant nouveau d'exportation, de la présence de ces jeunes gens à l'étranger.

Que serait-ce si la Société avait les moyens nécessaires pour expédier cent jeunes sujets d'élite, chaque année, vers ces pays nouveaux qu'on appelle le Far-West, le Mexique, l'Amérique centrale, le Brésil, la Plata, le Chili, l'Australie, l'Extrême-Orient?

Ce serait cependant facile si les grands établissements financiers voulaient consentir à la Société d'encouragement des prêts sans intérêts, qui pourraient être remboursés par tirages successifs au moyen de la réserve d'une partie du revenu. En donnant ainsi un appui effectif à la Société, ces établissements travailleraient à l'accroissement futur de leur chiffre d'affaires.

La Société de géographie commerciale de Bordeaux a le projet d'adresser le présent numéro de son *Bulletin* à tous les patronnés de la Société d'encouragement. Elle tient à leur faire savoir combien elle a le désir de les voir réussir dans leurs entreprises; elle se met à leur disposition pour insérer dans son *Bulletin* les documents relatifs à la situation commerciale, industrielle ou agricole des pays qu'ils habitent. Elle recevrait aussi avec reconnaissance les échantillons des marchandises françaises et étrangères qui se vendent et des produits qui s'exportent, et se ferait un devoir de les déposer au musée de l'École supérieure de commerce et d'industrie de Bordeaux, avec le nom du donateur.

Digitized by Google

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST.

SECTION CENTRALE

Séance générale du 5 décembre 1887.

Présidence de M. le Dr AZAM, président du Groupe géographique du Sud-Ouest.

Sont admis comme membres de la Société pour la section centrale :

MM. Calvé, conseiller à la Cour, président de la Société philomathique.

Chaffanjon, explorateur, de Paris (membre correspondant).

Pour la section de Bergerac : M. Blanc, libraire, à Bergerac.

L'Assemblée procède au renouvellement partiel du Bureau. Sont réélus pour l'année 1888 :

M. Manès, secrétaire général.

Secrétaires : MM. Rödel et Lapierre.

Trésorier : M. Samazeuilh.

Commissaires des dépenses : MM. Gombaud et Bella.

Archiviste : M. Armaignac.

Archiviste adjoint : M. Cotture.

Sont élus, en remplacement de MM. Sarazin et Pérès, démissionnaires :

Secrétaire : M. Coderch, professeur au lycée.

Secrétaire adjoint : M. Bernard.

Ont obtenu :

Comme archiviste adjoint : M. Sennès, 10 voix.

Comme secrétaires :

MM. Fermaud, 2 voix.
Grimaldi, id.
Cormier, id.
De Lustrac, id.
Le Blaye, 1 voix.

M. Marc, secrétaire de service, donne communication à la Société des nouvelles géographiques les plus récentes et se félicite du nombre des explorations dont il a à parler et de l'importance de leurs résultats. M. Marc, obligé de faire un choix dans une moisson si abondante, se restreint de propos délibéré à l'énumération des travaux de nos compatriotes et relève, avec une satisfaction patriotique, le nombre et le mérite des explorateurs français dans les deux années qui viennent de s'écouler.

C'est de l'Amérique qu'il s'occupe d'abord. Dans le delta du

Digitized by Google

Maroni, entre la Guyane française et la Guyane hollandaise, ont été découverts récemment des gisements aurifères qui ont attiré beaucoup d'aventuriers et provoqué des conflits. Les placers se trouvant sur un territoire disputé par les Français et les Hollandais, les deux puissances, d'un commun accord, ont mis le territoire susdit en interdit. Mais l'interdiction n'a pu être mise à exécution, et M. H. Coudreau, qui a la spécialité des territoires contestés, n'a pas laissé échapper ce nouveau but d'investigation. Il a pris, en passant à Saint-Laurent-du-Maroni, le fidèle Apatou, qu'il a fait nommer capitaine des Bonis, et qui s'est dévoué pour la vie au service de l'exploration française. M. Coudreau fera parvenir aux sociétés d'Europe les résultats de son voyage.

La Société de géographie de Paris a reçu de bonnes nouvelles de M. Thouar, l'explorateur du Grand-Chaco, qui continue ses travaux et se dit satisfait de leur résultat. Un troisième voyageur français, M. Marcel Monnier, vient d'accomplir heureusement la traversée de l'Amérique du Sud, de Trujillo, sur le Pacifique, à Para, sur l'Atlantique. M. Monnier se proposait de rechercher une voie de communication facile entre Quito et le bassin de l'Amazone. Des difficultés de genres divers, du fait des hommes et des volcans, ont contrarié ses recherches. Il est parvenu à franchir la Cordillère et il a exploré avec le plus grand soin la haute vallée du Toungouragoua et des affluents qui s'épanouissent autour de lui dans les Andes pour former le Marañon. Nous ne voulons pas déflorer ici l'exposé des résultats de ce voyage que M. Monnier doit venir faire en personne devant notre Société. Notre compatriote, héroïque autant que modeste, a failli sombrer au port. Englouti dans la catastrophe de la *Ville-du-Havre*, il a été recueilli, lui et ses notes, et rendu à la science et à la reconnaissance de ses compatriotes (mai 1887).

M. Marc ne veut pas quitter l'Amérique sans dire un mot du voyage triomphal de M. Cleveland, le président de la grande République américaine, dans les états nouveaux du Far-Ouest. Ce voyage a inauguré l'avènement de ces états du Mississipi à la vie civilisée, a constaté les progrès merveilleux, inouïs, de ces villes nées d'hier, aujourd'hui capitales, Madison, Saint-Paul, Omaha, Minneapolis, Sioux-City où le palais du Maïs s'est dressé pour fêter le président; ce voyage enfin a scellé à Montgomerry la réconciliation du Nord avec le Sud et effacé les derniers vestiges de la guerre civile dans l'âme de tous les citoyens.

En Asie, c'est le Turkestan qui attire les regards et les voyageurs. M. Cotteau, en guise d'excursion de vacances, revient de l'Amou-Daria en trois mois (aller et retour), émerveillé de l'habileté, de la ténacité, de la patience russe, et charmé de la courtoisie des officiers qui président aux progrès du chemin de fer oriental. MM. G. Bonvalot, Capus et Pépin

Digitized by Google

ont accompli un autre tour de force, et au prix de fatigues et de souffrances stoïquement supportées, ont exploré un pays considéré comme quasi inaccessible et à peu près vierge de pas européens.

En dix-neuf mois ils ont traversé l'Asie antérieure par l'Arménie, la Perse, le Turkestan, la Chine, le Yaghistan et l'Inde. Ils ont, entre deux captivités qui prouvent avec quel soin jaloux les Anglais font garder leurs frontières scientifiques, traversé du nord au sud, au cœur de l'hiver, le plateau de Pamir et les gorges de l'Hindou-Kouch. Grâce à eux, ce pays désolé, sur lequel nous n'avions que des notions fantastiques, va entrer dans le domaine de la réalité. Ils ont de plus ouvert une voie entre l'Asie centrale et l'Europe (février 1886-septembre 1887).

Mais c'est l'Afrique qui a, comme toujours, défrayé ce compte rendu. A l'est, M. Armand Bardey explore le pays des Somalis et M. Arthur Rimbaud revient d'un voyage fécond du Choa au Harrar par le pays des Gallas. Là aussi bien des erreurs géographiques seront rectifiées, bien des blancs comblés sur les cartes, bien des indications fournies au commerce et à la conquête. Les Italiens feront bien d'en tenir compte.

Dans le Congo français, M. Jacques de Brazza a exploré la vallée du Sékoli et descendu sans accident, sinon sans avarie, jusqu'à son confluent dans le grand fleuve, ce tributaire du Congo. On l'a baptisé, du nom d'un intrépide compagnon de Brazza, *le Rigail de Lastours* (1886). Ce voyage a été longtemps tenu secret, car il a abouti à une déception : on croyait là-bas, chez nous s'entend, tenir les sources du mystérieux Oubandji et on s'est dépité de le voir s'éloigner de nous. Néanmoins le thalweg de cette rivière monstre a été récemment adopté comme limite entre les possessions françaises et l'Etat libre du Congo. Il y a encore des découvertes à faire entre le Sékoli et l'Oubandji.

Ces travaux ne sont pas sans péril. M. Marc envoie un adieu ému au capitaine Pleigneur, qui vient de périr victime de son dévouement, en descendant le Niari, ce petit fleuve côtier, qui, s'il était rendu navigable, nous mettrait à huit jours de Brazzaville sur le Congo. Ce serait la route directe du grand fleuve à la mer. M. Pleigneur faisait des sondages et prenait des mesures sur une pirogue, quand il a été saisi par un rapide et englouti, le 20 juillet 1887.

On ne sait absolument rien de l'expédition Stanley. Après avoir organisé sur le haut Arouhouimi, à Yambouya, une base d'opérations, un dépôt d'armes et de provisions et un refuge en cas d'insuccès, Stanley s'est enfoncé vers l'est dans une région entièrement inconnue, laissant Yambouya sous la garde du major Barttelot. Yambouya est à 900 kilomètres de Ouadélaï, but de l'expédition. Or, Stanley l'a quitté le 28 juin.

Digitized by Google

Les dernières nouvelles reçues de lui ne vont pas au delà du 8 juillet. A la date du 15 octobre, on ne savait rien à Boma : les communications de Boma à Yambouya exigent un peu plus d'un mois. Voilà donc près de trois mois que les communications sont interrompues entre Stanley et sa base d'opérations. C'est là un fâcheux symptôme ; il y en a d'autres, malheureusement. Il était convenu que Tippo-tib, en retour des avantages inespérés qui lui étaient faits, fournirait au major Barttelot 600 porteurs pour expédier à Stanley provisions et munitions de rechange. Or, ce flibustier s'est installé à Stanley-falls, où il règne en maître, et n'a plus donné signe de vie. Stanley, depuis trois ou quatre mois, n'a pas reçu le moindre ravitaillement. La région qu'il traverse est infestée de négriers arabes. L'inquiétude que provoque sa situation est bien naturelle, et les hypothèses les plus fâcheuses paraissent presque probables. On voudrait espérer encore; mais on croyait les mesures mieux prises et l'on ne s'attendait pas à voir sitôt les relations coupées et le dernier homme de la colonne disparaître sitôt à l'horizon.

Le Maroc est le terme de cette revue rapide : aussi bien là encore se présente un vaste champ aux conjectures. L'*Empire qui croule* sollicite notre attention : les événements inattendus qui s'y déroulent et où tant des nôtres sont intéressés, donnent un intérêt palpitant aux nouvelles de ce monde fermé, pas si bien fermé cependant que de hardis explorateurs ne trouvent moyen de s'y glisser.

M. Charles Soller, attaché à la mission militaire française, qui accompagnait le sultan dans son expédition à Maroc, vient d'envoyer d'intéressants détails sur les observations qu'il a pu faire. Parti de Mogador, le 28 février 1887, sur la côte ouest, M. Ch. Soller a exploré la vallée de l'Oued Tensifs où se trouve la ville de Marrakesch que nous appelons Maroc. C'est là qu'il rejoignit le sultan le 29 mars. Mouley-el-Hassan lui fit bon accueil et l'autorisa à l'accompagner dans la campagne qu'il allait entreprendre contre des sujets peu soumis. Le départ eut lieu le 2 mai ; M. Soller assista aux combats livrés par le sultan et ses 18,000 hommes contre les Kabyles de Demnat et d'Entifa. L'expédition s'éloignant alors de l'Atlas pour rejoindre Meknès, M. Soller l'abandonna et revint au sud. Le voyage de notre compatriote, plus heureux que celui du sultan, lui fit connaître les sources de l'Oued Tensifs, le Ndreren ou Grand Atlas méridional, la côte atlantique, l'Oued Sous et le cap Guir. Il voulait même s'enfoncer dans le sud et explorer le Sahara marocain ; mais ses guides l'abandonnèrent, et forcé de rentrer à Mogador, le 28 juin, M. Soller fit diverses pointes sur les Canaries, le cap Blanc d'Arguin, prenant des plans, relevant des côtes et notant des traits de mœurs ou des observations de linguistique.

L'expédition du sultan faillit avoir une issue plus tragique. A une étape de Meknès, son général en chef, le commandant

Digitized by Google

français Schmidt, fut, comme on sait, traîtreusement assassiné par les Kabyles et, en dépit de cet outrage à son autorité, commis aux portes de sa seconde capitale, le sultan n'a pu tirer vengeance de ses sujets rebelles. Est-ce la maladie, qui l'a mis aux portes du tombeau, qui l'en a empêché? Des têtes fraîchement coupées, vues de M. Soller, ont bien orné les places de Maroc, mais il paraît que les vrais meurtriers se sont dérobés à la justice du sultan.

Eh bien! c'est dans cette région désolée et rebelle où M. Soller n'a pu pénétrer, où le pouvoir de Mouley-el-Hassan expire, où le ciel, la terre et les hommes luttent d'inhospitalité, c'est dans le Sahara marocain qu'un de nos compatriotes, un jeune héros pour tout dire, M. Camille Douls, vient d'accomplir un exploit invraisemblable et qu'il a été vingt fois sur le point de payer de sa tête. Mais ce compte rendu est déjà trop long et nous réservons pour un autre bulletin, afin de ne pas le gâter en le tronquant, le récit des romanesques aventures de M. C. Douls.

C'est, on le voit, avec orgueil que M. Marc, jetant un regard sur cette suite d'efforts, de labeurs, de découvertes, d'exploits, de souffrances qu'il vient de retracer, a pu dire que notre pays n'était pas en reste, et que la sève héroïque, mise au service de la science et du patriotisme, n'y était pas près de tarir.

M. Lannéluc a terminé la séance en décrivant devant l'assemblée le régime des courants de l'Atlantique nord. La direction de ces courants n'est ni régulière ni fixe, et cela est fâcheux, car leurs variations gênent considérablement la navigation; la rapidité croissante des communications (15 à 16 milles par heure pour les grands paquebots) augmente encore le danger.

La cause précise de ces variations n'est pas connue non plus; quant à l'origine des courants, M. Lannéluc rappelle les principales: la température, la rotation de la terre, la densité, le régime des vents et le relief des bassins océaniques. Toutefois il est un courant dominant d'où dérivent tous les autres dans le nord de l'Atlantique, et qui présente une certaine régularité: c'est le célèbre *Gulf-Stream*, bien connu depuis les travaux du lieutenant Maury. M. Lannéluc l'étudie à grands traits sur la carte, suit sa marche dans l'Océan, note sa vitesse et sa température, relève son influence sur le climat de l'Europe et sur la faune des mers. Il indique les effets secondaires de son cours, sa bifurcation, les courants de retour, et, dans la zone de calme bordée par son immense remous, la prairie flottante des *Sargasses*. Les observations personnelles de M. Lannéluc ont donné à sa description une précision et un intérêt puissants. Tel navire abandonné en plein Atlantique est venu se mettre à la côte à Porto-Cabello (Côte ferme); tel autre, mal dirigé et poussé par le courant, est venu s'échouer sur un des dangers du canal de la Floride. La description de la passe du Dragon entre l'île de la Trinidad et la côte du Venezuela, où la force du courant qui

Digitized by Google

pénètre dans la mer des Antilles est telle qu'un vapeur, aux époques des inondations de l'Orénoque, met, à pression maxima, trois heures et demie pour faire environ 300 mètres, a terminé cet attachant exposé.

La séance est levée à dix heures et demie.

Le Secrétaire,
E. MARC.

OUVRAGES REÇUS PAR LA SOCIÉTÉ

(POUR LES OUVRAGES DONT ON DÉSIRE UN COMPTE RENDU, ENVOYER DEUX EXEMPLAIRES.)

Edmond COTTEAU. *Les Nouvelles-Hébrides.* In-8°, 8 pages avec carte. (Extrait du compte rendu de l'Association française pour l'avancement des sciences, Congrès de Nancy, 1886). — M. Edmond Cotteau a visité, vers la fin de 1884, l'archipel des Nouvelles-Hébrides (au nord-est de la Nouvelle-Calédonie), qui se compose d'une douzaine de grandes îles et d'un grand nombre de petites, toutes dans la direction générale du sud au nord-ouest.

Les plus importantes sont, du sud au nord :

Annatom, Erronam où se sont établis des missionnaires anglais;

Tanna, qui a 80 kilomètres de tour, très fertile;

Erromango, 128 kilomètres de côtes, dont les habitants sont cannibales;

Sandwich, la plus belle des Hébrides, où la Compagnie néo-hébridaise s'est établie à *Port-Vila* et à *Port-Havannah;* à *Franceville,* au sud de l'île, un Français possède de superbes plantations de café;

Api, très fertile et très peuplée par une population misérable;

Mallicolo, 160 kilomètres de tour, bon port à établir sur la côte orientale; la Société néo-hébridaise y a quatre stations.

Ambrym, dont la végétation est luxuriante, où un agent de la Compagnie est établi.

Aoba ou *île des Lépreux,* fertile, possède sept stations de coprah;

Saint-Esprit, la plus grande des Nouvelles-Hébrides; elle présente sur la côte orientale une vaste baie, avec excellent emplacement pour un établissement colonial.

La population totale des Nouvelles-Hébrides serait de 100,000 habitants, et la superficie égale à celle de quatre de nos départements.

Le sol est très fertile; le climat laisse un peu à désirer, surtout pendant la saison des pluies, de janvier en avril.

Digitized by Google

Les productions naturelles consistent en: cocos, sagous, bananes, muscades, cannes à sucre, manioc, taros, patates, ignames.

Les meilleurs articles d'échange sont : colliers, hameçons, calicot, haches, bouteilles, tabac américain, cercles de fer, bois coupé par petites longueurs.

L'importance de l'archipel des Nouvelles-Hébrides pour la France est indiscutable; c'est le complément naturel de la Nouvelle-Calédonie. S.

Eugène Lefèvre-Pontalis. *Bibliographie des sociétés savantes de la France.* Paris, Imprimerie nationale, 1887, in-4°, VII-742 pages. — Robert de Lasteyrie et Eugène Lefèvre-Pontalis. *Bibliographie des travaux historiques et archéologiques publiés par les sociétés savantes de France,* 1re, 2e et 3e livraisons. Paris, Imprimerie nationale, 1887, in-4°, IX-552 pages. — La France compte (non compris les sociétés d'agriculture ou d'horticulture) 655 sociétés savantes, auxquelles il faut ajouter 12 sociétés pour l'Algérie et les colonies; le département de la Gironde, par exemple, possède à lui seul 22 sociétés savantes. Quelles sont les publications de toutes ces sociétés? Où retrouver le détail de leur activité? Beaucoup de travaux originaux, beaucoup de documents uniques se trouvent dans les Annales, Bulletins, Mémoires, Recueils, etc., imprimés par les soins de nos associations historiques, archéologiques, géographiques, scientifiques. Mais, parmi des publications aussi nombreuses, malaisément accessibles, il est bien difficile de connaître, même par le titre, et de savoir où rencontrer des travaux qui sont, plus d'une fois, de la plus haute utilité.

Nous aurons désormais un guide. Ce sont les deux ouvrages nommés plus haut et qui ont été rédigés l'un et l'autre sous les auspices du ministère de l'instruction publique. Le premier *(Bibliographie des sociétés savantes de France)* sert d'introduction au second. C'est, par ordre alphabétique des départements, le relevé des titres de toutes les publications (recueils périodiques ou volumes publiés à part) faites par les société savantes. Quant au dépouillement, par articles et par nature de sujets, des matières contenues dans chaque recueil périodique, cette œuvre longue, minutieuse et qui demande beaucoup de soins et beaucoup de pages, a été commencée dans le second volume nommé ci-dessus *(Bibliographie des travaux historiques et archéologiques)*; les trois premiers fascicules vont des sociétés du département de l'Ain à celles du département de la Haute-Garonne.

Henri Drouet. *Alger et le Sahel.* Paris, Hachette, 1887, in-18, 250 pages. — L'auteur, qui a séjourné cinq mois à Alger et visité les collines du Sahel et les plaines de la Mitidja, raconte ses impressions, qui sont toutes en faveur de l'Algérie et de son

Digitized by Google

climat. Il décrit l'aspect d'Alger, ses rues, ses monuments, ses mosquées, ses musées, certains intérieurs indigènes; il a noté avec une attention toute spéciale les observations relatives à l'histoire naturelle. J. GEBELIN.

Le gisement du spath d'Islande.

La note suivante a été communiquée par M. le Dr Henry Labonne à l'Académie des sciences (séance du 5 décembre 1887). Nous la reproduisons comme un complément de la conférence dont nous publierons le texte et que M. Labonne a faite à Bordeaux le 19 décembre 1887.

Pendant les deux missions scientifiques en Islande que M. le ministre de l'instruction publique a bien voulu me confier dans les années 1886 et 1887, j'ai eu occasion d'étudier la mine du spath d'Islande, substance dont la rareté préoccupe à juste titre les laboratoires de physique et de minéralogie.

J'ai l'honneur d'appeler l'attention de l'Académie sur le résultat de mes recherches; d'autant mieux qu'il sera facile d'acquérir la conviction, en jetant les yeux sur les photographies que je soumets à l'Académie, que la mine est loin d'être épuisée, comme on le croit généralement.

C'est sur la côte septentrionale (et non pas méridionale, comme l'écrit le géologue Robert) du golfe Esquifjördr, branche nord du Reydarfjördr, qu'est situé le gisement. Son altitude exacte est de 95 mètres au-dessus du niveau de la mer.

La masse visible, qui traverse un basalte altéré, a une direction nord-est et plonge de 25° au nord-ouest. Elle a 15 mètres de long sur une largeur moyenne de 3 mètres, tandis que l'épaisseur varie entre 2 et 3 mètres.

Les salbandes sont d'ordinaire tapissées de magnifiques zones de stilbite cristallisée.

Les cristaux de spath limpide et utilisable pour l'optique, que j'ai pu extraire en assez grande abondance, sont disséminés tantôt au milieu du spath fissuré, tantôt au milieu du basalte altéré. La géode n'a jamais été attaquée qu'en un seul point.

On aperçoit sur les photographies la masse calcaire et la cavité d'exploitation.

Au mois de mai 1887, je pus pénétrer dans cette cavité, grâce à la congélation de l'eau qui en rend habituellement l'accès impossible, et voir que la masse se ramifiait en s'enfonçant dans la roche environnante. Ces *ramifications* n'ayant jamais été *attaquées*, il est extrêmement probable que des recherches conduites avec soin permettraient de donner à l'exploitation une importance plus considérable.

Digitized by Google

Le gîte est actuellement concédé à un négociant islandais, M. Carl Tulinius, qui se contente de vendre au jour le jour le spath abattu, sans poursuivre aucun travail d'exploitation régulière. (Extrait des comptes rendus des séances de l'Académie des sciences.)

VARIÉTÉS

BÉNI-SAF

ARRONDISSEMENT DE TLEMCEN

Notre *Bulletin*, durant les années précédentes, a signalé sommairement, à plusieurs reprises, l'importance croissante du port récent de Béni-Saf dont la plupart des géographies passent encore le nom sous silence. Ce port, le troisième par importance du département d'Oran, est inférieur par le tonnage au port d'Oran et au port d'Arzew; il dépasse sensiblement les ports de Nemours et de Mostaganem.

Voici, pour le mouvement des ports du département d'Oran en 1886, des chiffres extraits de tableaux détaillés publiés par le *Bulletin* de la Société de géographie et d'archéologie de la province d'Oran (1er trimestre 1887) :

Oran.....	739,000	tonnes.
Arzew.....	366,000	»
Béni-Saf.....	235,000	»
Nemours.....	121,000	»
Mostaganem.....	110,000	»

Le même *Bulletin* publie une monographie, très intéressante et pleine de faits, de l'arrondissement de Tlemcen. Nous empruntons à cet important travail, dont l'auteur est M. J. Caual, les détails qui suivent au sujet de Béni-Saf :

Minières et port de Béni-Saf. — Entre la Tafna et le cap Gros, à 4 milles marins (environ 75,000 mètres) de Rachgoun, se trouvent le port et les minières de Béni-Saf.

Ce port a été construit par l'industrie privée, pour faciliter l'exploitation des mines et embarquer ses produits, en avant de la petite baie connue sous le nom de *Mersa Hamed*, et à l'embouchure de deux ravins : l'oued Hamed et l'oued Bou-Kourdane. Cette région contient des terrains extrêmement riches en minerais de fer de la variété *hématite rouge pulvérée de sesquioxyde de fer magnétique et légèrement terreux*, mis en exploitation depuis peu d'années, mais avec le plus grand succès.

Le port de Béni-Saf a son entrée orientée au nord-nord-est. Sa superficie est d'environ 16 hectares. Il se compose d'un bas-

Digitized by Google

sin rectangulaire fermé à la mer de trois côtés par des jetées artificielles, et à terre, par une plage qui donne accès au village et à la mine.

Sa largeur entre les deux jetées, ouest et est, est de 350 mètres; sa longueur sud-nord de la plage à la jetée nord, ou du large, est de 550 mètres. Cette dernière jetée, qui est orientée sud-ouest-nord-est, dépasse de 150 mètres la tête de la jetée est, pour former un petit avant-port, et protège l'entrée de la passe, dont l'ouverture est de 180 mètres.

L'extrémité est de la jetée du large, à l'avant-port, se termine par un musoir arrondi, portant un feu de port dont l'allumage et l'entretien sont assurés par les soins de la Compagnie.

Cet appareil, sidéral, est placé sur une lanterne de 3 ou 4 mètres de hauteur.

La proximité du grand phare de l'île de Rachgoun, à quelques milles à l'ouest, et de celui des îles Habibas, à 32 milles au nord-est, dispense naturellement Béni-Saf d'un éclairage plus compliqué.

L'intérieur du port disposé par des fonds de 17 à 19 mètres permet d'y abriter les navires du plus fort tonnage.

Le village de Béni-Saf s'étale en amphithéâtre sur les deux rives escarpées de l'oued Hamed. Sa population est d'environ 4,000 habitants, la plupart employés ou ouvriers de la Compagnie *Mokta-el-Hadid*.

La création du village remonte seulement à l'année 1874. Le gouverneur général Chanzy en a posé la première pierre. Dans la partie supérieure, sur un petit plateau incliné, bordé de deux ravins, on voit une belle avenue de platanes, au haut de laquelle s'élève l'église, petit monument élancé, coquet, dont la construction a été empruntée au style roman.

De chaque côté de l'avenue se trouvent de belles maisons à un étage, élevées en gradins et bâties sur le même modèle.

Ce sont les établissements et logements des agents de la Compagnie.

Plus bas, en descendant vers le port, des centaines de petites maisons d'ouvriers et d'industriels se sont élevées pêle-mêle, de tous côtés, et avec un désordre qui ne manque pas d'originalité. Enfin, ce qui n'est pas moins curieux à visiter, ce sont les innombrables grottes creusées par étages dans les flancs de la montagne et reliées par des sentiers.

Ce sont les demeures des ouvriers indigènes, marocains ou espagnols, les plus pauvres, qui n'ont pu se construire une cabane plus confortable.

Outre l'église et la grande et belle maison à un étage située sur le port, et qui renferme les bureaux et le logement du directeur, il existe à Béni-Saf une gendarmerie, des écoles, un pavillon pour la direction du port, ayant pour chef un lieutenant de port; une caserne et un bureau de douanes; une

Digitized by Google

recette des postes et télégraphes et divers petits hôtels ou restaurants assez pauvrement aménagés.

L'Angleterre a déjà placé à Béni-Saf un agent consulaire, ainsi que des représentants de compagnies industrielles ou de navigation.

Ancré à demeure dans le port, un énorme trois-mâts désarmé, *le Viola*, jaugeant 2,400 tonneaux, sert d'entrepôt de charbon à la Compagnie de navigation française du Havre.

Outre la grande Compagnie *Mokta*, créatrice de Béni-Saf, il s'est établi, à proximité de ce centre, une autre exploitation minière, mais de peu d'importance, c'est la Compagnie des *Mines de l'Algérie et des Pyrénées*, qui exploite les gisements de Bou-Kourdane.

En dehors de cela, il n'y a, comme industrie privée, qu'une usine à crin végétal, créée depuis peu et susceptible de livrer une dizaine de tonnes par jour.

Exploitation minière de Béni-Saf. — Cette exploitation minière est la plus considérable du département d'Oran, peut-être même de l'Algérie.

Elle a été mise en œuvre, de 1876 à 1878, par la puissante Compagnie des Mines de Soumah (Bône), qui a pris, à Béni-Saf, le titre de *Mokta-el-Hadid*.

La concession du port a été approuvée par décret du 14 juin 1876.

Dès la fin de 1878, les aménagements de la mine étaient terminés, et l'exploitation n'attendait, pour prendre de grandes proportions, que les moyens d'embarquement appropriés à son importance.

Les travaux de construction du port étaient poussés activement par la Compagnie *Fives-Lille*, à laquelle ils avaient été adjugés, et les carrières environnantes fournissaient en abondance les matériaux nécessaires à l'exécution de ces importants travaux. L'exploitation de la mine avait produit, en 1877, 52,000 tonnes de minerai de premier choix et occupé 900 ouvriers.

En même temps que le port, une petite ville se construisait, sous les auspices de la Compagnie, pour donner asile à cette armée de travailleurs.

En 1878, l'exportation du minerai en France, en Belgique, en Angleterre et jusqu'en Amérique, atteignait 61,446 tonnes, et occupait mille à douze cents ouvriers, en y comprenant ceux occupés aux travaux du port.

La construction des jetées, qui avait été ralentie pendant l'hiver, avait reçu une impulsion nouvelle, mais les moyens d'exploitation, ainsi que les aménagements qui se développaient tous les jours, ne pouvaient être mis en œuvre faute de matériel et d'un complément d'installation, et on attendait impatiemment le jour où les moyens d'embarquement pourraient tenir pied à une forte production.

Digitized by Google

En 1880, l'embarquement des minerais était facilité par les admirables aménagements du port, dont la construction venait d'être terminée avec succès.

Les chantiers du Bricka et du Bou-Nif étaient établis à ciel ouvert et à gradins droits, sur les rives de l'oued Bricka, permettant ainsi une extraction méthodique, qui fournit, cette année-là, 204,400 tonnes d'hématite rouge maganésifère, que la Compagnie expédiait couramment en France et à l'étranger.

En 1881 et 1882, le gîte de Gar-Baroud dessert uniquement l'exploitation de la mine, qui comprend trois chantiers. Les aménagements du second étage, embrassant une tranche du gisement de 34 mètres de hauteur, sont commencés et poursuivis avec activité.

La production a atteint, en 1881, 288,200 tonnes d'hématite de bonne qualité.

Tout marche déjà d'une façon normale : les conditions du débouché sont des plus satisfaisantes et les travaux de parachèvement du port facilitent le trafic.

Un remorqueur avec pompe Dumond, des pontons à clapet et un chaland-ponton à forte mâture dit « hercule », pour le transport et le placement des blocs artificiels, constituent l'outillage permanent de l'entretien du port.

La Compagnie, désignée d'abord sous le nom de *Saumah et Tafna*, prend en 1882 le titre de *Mokta-el-Hadid*. Elle continue l'abattage à ciel ouvert, sur une vaste échelle, du gîte de Gar-Baroud, mais elle se voit obligée de limiter sa production à l'importance croissante des débouchés, qui sont principalement les Etats-Unis, l'Angleterre et la Belgique.

L'extraction descend cette année-là à 250,057 tonnes de minerai. Le port, de plus en plus fréquenté, est rempli de vapeurs d'un fort tonnage; il commence à être connu des navigateurs, et devient une escale régulière des paquebots de la Compagnie transatlantique faisant les courriers de la côte ouest de l'Algérie, du Maroc et de l'Espagne.

D'autres sociétés de bateaux à vapeur se constituent à Oran, en vue du trafic avec Béni-Saf, Nemours, Malaga, Cadix et Mélilla.

En 1883 et 1884, c'est encore le gîte de Gar-Baroud qui fait les frais de l'exploitation en gradins, à la cote 176, vers le sommet de la région orientale.

L'aménagement de l'étage compris entre les cotes 142 et 176 se poursuit régulièrement, et le système de voies de transport au jour a été modifié pour obtenir un roulement plus méthodique dans l'exploitation simultanée des deux étages.

La Compagnie s'est appliquée aussi dans ces questions de transport à utiliser le plus possible l'action de la gravité, en réduisant l'emploi des locomotives.

L'embarquement des minerais est ingénieux, rapide et écono-

Digitized by Google

mique, sans autre manutention que le chargement, depuis la mine jusques aux culbuteurs qui précipitent le minerai des wagonnets dans la cale des navires.

Une drague à vapeur a été acquise par la Compagnie, en vue du désensablement du port que les grosses mers remplissent constamment de sable.

En 1883, l'extraction a été de 264,804 tonnes, et l'exploitation de 277,626 tonnes de minerai, en grande partie embarqué pour l'Amérique.

Telle est, en quelques lignes, l'impulsion donnée par les agents de la Compagnie à cette exploitation minière, qui est en très bonne voie de prospérité et promet des profits rémunérateurs à ses actionnaires.

Le village de Béni-Saf s'est agrandi progressivement.

De grands bâtiments ont été construits par la Compagnie, et la population ouvrière occupée à la mine dépasse aujourd'hui 3,000 personnes.

Minières de Bou-Kourdane. — Un gîte minier d'hématite rouge un peu terreuse, situé sur la rive gauche du ravin nommé l'oued Bou-Kourdane, est limitrophe de celui de Gar-Baroud.

Ce ravin est à l'ouest de l'oued Hamed; leur embouchure, à peu près commune, débouche dans l'anse de Béni-Saf, où le port est actuellement construit.

Vers 1881, la *Société des mines de l'Algérie et des Pyrénées*, après avoir fait l'acquisition des terrains de la succession des Gomez, entreprit, sur trois points principaux, des fouilles importantes pour découvrir les affleurements ferrugineux situés dans le prolongement, vers l'ouest du Gar-Baroud.

En 1883, la Société a continué des travaux très complexes de recherches sur la rive gauche de l'oued Bou-Kourdane, sans obtenir de résultats appréciables.

Elle a traité avec la Compagnie de Mokta-el-Hadid pour la construction d'une voie ferrée, ainsi que pour le transport et l'embarquement du minerai à forfait.

En 1884, des recherches ont été continuées avec méthode et persévérance; des bâtiments ont été construits pour le personnel de l'exploitation. Des aménagements coûteux ont été établis en vue des transports et de l'embarquement; mais la mise en exploitation n'a pu avoir lieu, soit que la consistance et la richesse des gîtes aient été jugées insuffisantes, soit que les conditions du marché n'aient pas paru avantageuses.

J. Canal.

(Extrait du *Bulletin* de la Société de géographie et d'archéologie de la province d'Oran, 1er trimestre 1887.)

Le Gérant : **J. MANÈS.**

Bordeaux. — Imprimerie G. Gounouilhou, rue Guiraude, 11.

Digitized by Google

ASSOCIATION FRANÇAISE POUR L'AVANCEMENT DES SCIENCES

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU SUD-OUEST

LISTE DES MEMBRES

au 31 juillet 1887.

PRÉSIDENT DU GROUPE

AZAM, professeur à la Faculté de médecine, 14, rue Vital-Carles, à Bordeaux.

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE COMMERCIALE DE BORDEAUX

(SECTION CENTRALE)

MEMBRES HONORAIRES

ABBADIE (le comte d'), de l'Institut, à Hendaye (Basses-Pyrénées).
ARDOUIN (du Mazet), rédacteur de *La Charente*, 6, rue Saint-Gelais, à Angoulême.
BAINIER, directeur de l'école Arago, à Paris.
BAYOL, lieutenant gouverneur au Sénégal.
BERNARDINI, directeur de l'École commerciale, 51, rue de la Chaussée-d'Antin, à Paris.
BLANCHET, (J.), secrétaire de la province de Québec (Canada).
BOUQUET DE LA GRYE, ingénieur hydrographe, membre de l'Institut, 104, rue du Bac (Paris).
CAPELLO (Hermenegildo), rue Quintinha, 35, à Lisbonne.
COUSIN (Paul), assistant ingénieur du département des travaux publics à Québec (Canada).
DEBIDOUR, professeur à la Faculté des Lettres, à Nancy.
DESGRAND, président de la Société de géographie de Lyon.
FAIDHERBE (le général), à la grande chancellerie de la Lég. d'hon., à Paris.
FLEURY (Théophile), cap. au long cours (de la maison Prom et Maurel, frères), 112, quai de Bacalan, à Bordeaux.
FOLIN (marquis de), capitaine de port en retraite, 18, rue d'Espagne, à Biarritz.
FRASER (Madame Jessie), 235, Brixton-Road, à Londres, S. W.

Digitized by Google

GAFFAREL, professeur à la Faculté des Lettres, à Dijon.
GALLIENI, lieutenant-colonel d'infanterie de marine, commandant supérieur du Soudan français.
GRANDIDIER (Alfred), membre de l'Institut, 6, Rond-Point des Champs-Élysées, à Paris.
GUZMAN BLANCO, président des États-Unis de Venezuela, à Caracas.
IVENS (Roberto), 35, rue Quintinha, à Lisbonne.
LE COMMANDANT du 18e corps d'armée, à Bordeaux.
LE COMMISSAIRE de la marine, chef du bureau de l'intérieur des îles Saint-Pierre et Miquelon, à Saint-Pierre.
LE COMMISSAIRE de la marine, command. les îles Saint-Pierre et Miquelon, à Saint-Pierre.
LE COMMISSAIRE, chef du service de la marine, 9, pl. Tourny, à Bordeaux.
LE COMMISSAIRE de l'inscription maritime, 9, place Tourny, à Bordeaux.
LE GOUVERNEUR de la Guyane française, à Cayenne.
LE GOUVERNEUR de la Guadeloupe, à la Pointe-à-Pitre.
LE GOUVERNEUR de la Cochinchine, à Saigon.
LE GOUVERNEUR de la Martinique, à Fort-de-France.
LE GOUVERNEUR de la Nouvelle-Calédonie, à Nouméa.
LE GOUVERNEUR de la Réunion, à Saint-Denis.
LE GOUVERNEUR du Sénégal, à Saint-Louis.
LE GOUVERNEUR des établissements français de l'Océanie, à Papeete (Tahiti).
LE MYRE DE VILERS, résident général de France à Madagascar.
S. M. LÉOPOLD II, roi des Belges, à Bruxelles.
LE PRÉSIDENT de la Soc. de géog. de France, 184, bd Saint-Germain, à Paris.
LE PRÉSIDENT de la Société royale belge de géographie, à Bruxelles.
LE PRÉSIDENT de la Société royale de géographie d'Anvers.
LE PRÉFET de la Gironde.
LESSEPS (F. de), à Paris.
LEVASSEUR, membre de l'Institut, 26, rue Monsieur-le-Prince, à Paris.
MASPERO, professeur au collège de France, directeur de l'École française du Caire, au Caire.
MAUNOIR, secrétaire général de la Société de géographie de France, 184, boulevard Saint-Germain, à Paris.
MEYNERS D'ESTREY, 6, quai du Marché-Neuf, à Paris.
MINISTÈRE (le) de l'Instruction publique, à Paris.
MINISTÈRE (le) du Commerce, à Paris.
M'RAH-OULD-BEL-HADJ, caïd des Oulad-Riad, commune mixte de Remchi (Algérie).
NANSOUTY (le général), directeur de l'observatoire du Pic du Midi, à Bagnères-de-Bigorre.
NOLEN, président de l'*Union géographique du Nord de la France*, à Douai.
OUVRÉ, recteur de l'Académie de Bordeaux, 28, rue du Temple.
OZENNE, président de la Société de géographie de Toulouse.
S. M. DON PEDRO, empereur du Brésil, à Rio de Janeiro.
PÉRIER, maître de conférences à la Faculté de médecine et de pharmacie, à Bordeaux.
RECLUS (Élisée), à Clarens, canton de Vaud (Suisse).

Digitized by Google

RENAUD (G.), directeur de la *Revue géographique internationale.*
REYT, instituteur public à Bouillac (Gironde). (Médaille d'argent en 1875.)
SAVORGNAN DE BRAZZA.
SERPA-PINTO.
STANLEY (H.)
DE UJFALVY DE MEZO-KÖVESD, 38, rue de Bellechasse, à Paris.
WATEVILLE (le baron de), chef de la division des sciences et lettres au ministère de l'Instruction publique, à Paris.
ZELLER, inspecteur général de l'enseignement supérieur, 38, boulevard des Invalides, à Paris.
ZÉVORT, directeur de l'enseignement secondaire, à Paris.

MEMBRES FONDATEURS ET DONATEURS

BELLOT DES MINIÈRES (Monseigneur), évêque de Poitiers.
BOUCAU (Albert), député des Landes, à Lévignac (Landes).
CHAMBRE DE COMMERCE de Bordeaux.
CHAMBRE DE COMMERCE d'Alger.
COMITÉ D'EXPOSITION de la Guyane française, à Cayenne.
CONSEIL GÉNÉRAL de la Gironde.
COUTANCEAU (Joseph), négociant, à Port-Louis (Ile-Maurice).
DONNET (S. E. le Cardinal), archevêque de Bordeaux (Décédé.)
EXSHAW (J.), négociant, 35, allées de Boutaut, à Bordeaux.
LÈQUES (Théophile-Joseph), de la maison Hunc-kin et Cᵉ, villa Mariquitta, à Caudéran.
MANÈS (J.), ingénieur civil, directeur de l'École supérieure de commerce et d'industrie, 20, rue Judaïque, à Bordeaux.
MESTREZAT (Paul), nég., consul de Suisse, 24, rue du Parlement Sᵗᵉ-Catherine, à Bordeaux.
PELLEPORT-BURÈTE (le vicomte de), 14, rue du Champ-de-Mars, à Bordeaux.
PIGANEAU (Léopold) (le fils de J.-J.), banquier, 16, rue Porte-Dijeaux.
RAMOS Y RAMOS (José-Thomas), à Valparaiso (Chili).
SCHRÖDER (Frédéric), négoc. armat., à Bordeaux. (Décédé.)
TEYSONNEAU (Émile), négociant, 11, rue Saint-Siméon, à Bordeaux.
TOURASSE, propriétaire, à Pau. (Décédé.)
PHILIP (Isidor), 7, rue du Jardin-des-Plantes, à Bordeaux.

MEMBRES DU BUREAU

Président honoraire.

FONCIN, inspecteur général de l'instruction publique, 121, boulevard Saint-Germain, à Paris.

Président.

MAUREL (Marc), négociant-armateur, 48, cours du Chapeau-Rouge.

Vice-Président honoraire.

LABROUE (Émile), agrégé de l'Université, principal du collège de Bergerac.

Digitized by Google

Vice-Présidents.

SCHRADER (Ferdinand) père, 10, rue Barennes.
LANNÉLUC (Henri), capitaine au long cours, 10, rue Blanc-Dutrouilh.
HAUTREUX, lieutenant de vaisseau, 20, rue Mondenard.
BONETTI, command., rapporteur au Conseil de guerre, 12, r. Champfleuri.
TANDONNET (Maurice), 52, quai Bourgogne.

Secrétaire général.

MANÈS (J.), ingénieur civil, directeur de l'École supérieure de commerce et d'industrie, 20, rue Judaïque.

Rédacteur en chef.

GEBELIN, professeur adjoint à la Faculté des lettres, 10, rue du Réservoir.

Secrétariat.

Chef du Secrétariat :

BALGUERIE (E.), ingénieur civil, 23, quai des Chartrons.

Secrétaires :

RÖDEL (Henri), juge suppléant, 32, rue Vital-Carles.
MARC, professeur au lycée, 28, rue Saubat.
MENGEOT, 119, rue Sainte-Catherine.
LAPIERRE (Alfred), géomètre de la Ville, 6, rue Huguerie.
CLAVEL, ingénieur des ponts et chaussées, 32, rue du Palais-de-Justice.
SARAZIN, professeur au lycée, 30, rue Leberthon.

Secrétaires adjoints :

RABAUD, négociant, 9, rue Notre-Dame.
POURCIN, avocat, 53, rue Saint-Sernin.
BERTHEMET, lieutenant au 57e de ligne, 129, rue Mouneyra.

Trésorier.

SAMAZEUILH (Fernand), banquier, 6, cours du Jardin-Public.

Commissaires des Dépenses :

GOMBAUD (André), capitaine au long cours, 102, cours d'Alsace-et-Lorraine.
BELLA, percepteur des contributions directes, 6, rue Mouneyra.

Archiviste.

ARMAIGNAC, docteur-médecin, 13, rue du Parlement-Sainte-Catherine.

Archiviste adjoint :

COTTURE, négociant, 47, rue de la Rousselle.

Digitized by Google

MEMBRES TITULAIRES

ACHARD (Alexandre), 16, quai de Bacalan.
ALARD (Auguste) fils, 15, rue du Chai-des-Farines.
ALARY, GUILHEM et Cie, négociants, 2, rue Sainte-Colombe.
ALAUZE, 60, rue Ferrère.
ALBENQUE, négociant, 350, rue de Bègles.
ALEZAIS, courtier en marchandises, 19, à la Bourse.
ALLARD fils aîné, propriétaire, 20, rue Traversière.
ANGLA (Mlle), directrice de l'École communale, 22, rue des Sablières.
ANTHONY (L.) et TOUTON, négociants, 38, cours du Chapeau-Rouge.
APESTEGUY, armateur, 15, rue Vital-Carles.
ARCHAMBAUD (M.), négociant, 72, quai des Chartrons.
ARCIN, négociant, 16, chemin des Cossus, au Bouscat.
ARDOUIN (Félix), conducteur des ponts et chaussées, à Arcachon.
ARMAIGNAC, docteur-médecin, 13, rue du Parlement-Sainte-Catherine.
ARMAIGNAC (Madame), 13, rue du Parlement-Sainte-Catherine.
ARMAINGAUD, docteur-médecin, 61, cours Tourny.
ARNÉ (Georges), 121, rue Judaïque.
ARNOULT (E.), négociant, 29, rue des Bahutiers.
ARRIAIL (F.), propriétaire, 9, boulevard du Cirque.
ARRIVAUT (Cyprien), négociant, 19, rue Tanesse.
ASSEMAT (Louis), négociant, 26, rue Bardineau.
ATTIÉ (S.), 14, rue des Tanneries.
AUBRY (Jules), 3, rue du Château-Trompette.
AUDIRAC, chef d'institution, 39, rue Thiac.
AUGEREAU, à Sallebœuf, par Lignan (Gironde).
AUSSUDRE (J.-F.), charcutier, 203, rue Fondaudège.
AVRIL (Jules), ingénieur, sous-directeur de l'usine à Gaz, 215, rue Judaïque.
AZAM (docteur), professeur à la Faculté de médecine, 14, rue Vital-Carles.
AZAM (Madame), 14, rue Vital-Carles.

BABIN (Georges), négoc., juge suppl. au Trib. de com., 10, r. de la Verrerie.
BABUT, directeur des contributions indirectes, à Toulouse.
BACHOUÉ (Louis de), pharmacien, 34, cours Tourny.
BADILLE (Joseph), armateur, capit. au long cours, 3 et 5, rue de la Course.
BAGUE (Omer), fondeur en caractères, 16, rue d'Albret.
BAILLOU, rentier, 96, rue Croix-de-Seguey.
BALAY (Édouard), négociant, 112, rue du Palais-Gallien.
BALGUERIE (E.), ingénieur civil, 23, quai des Chartrons.
BALGUERIE (Jules), chef du secrétariat de la Chamb. de com., à la Bourse.
BALLANDE (L.), négociant-armateur, 15, rue Saint-Siméon.
BAOUR (Abel), négociant-armateur, 9, cours du Chapeau-Rouge.
BARANDON (E.), négociant, 49, rue Saint-James.
BARCKHAUSEN (H.), professeur à la Faculté de droit, 80, cours d'Aquitaine.
BARRAUD, 31, cours du Jardin-Public.
BARREYRE, papetier, 6, quai Louis-XVIII.
BASSIÉ (P.) jeune, fondeur en métaux, 188, route de Toulouse.

Digitized by Google

BAUCOURT (Fortuné), à la Bégorce-Margaux (Gironde).
BAUDIT (Amédée), artiste peintre, 61, rue Nauville.
BAYLE, négociant, 28, rue Latour.
BAYSSALLANCE (Pierre-Charles-Émile-Arthur), avocat à la Cour d'appel, 79, rue du Loup.
BAYSSELLANCE, ingénieur de la marine, 84, rue Saint-Genès.
BAZANAC frères, négociants, 22, quai de la Monnaie.
BAZILLE, raffineur, 9, rue du Moulin.
BEAULAC (Ulysse de), employé, 14, rue Jean-Jacques-Rousseau.
BEAUTE (Jean-Martial), négociant, 10, cours du XXX-Juillet.
BEGUERIE (Joachim), propriétaire, 92, rue Saint-Sernin.
BELIN (Madame veuve Eugène), éditeur, 54, rue de Vaugirard, à Paris.
BELLA (Franz), percept. des contrib. directes, 6, rue Mouneyra.
BELLA (Madame Franz), 6, rue Mouneyra.
BELLEMER (Théodore), maire de Bruges, 52, quai des Chartrons.
BENON, avocat, 11, rue Fondaudège.
BENAZET, agent maritime, 5, quai Louis-XVIII.
BERCHON, docteur-médecin, directeur du Lazaret, à Pauillac.
BERNARD (Lucien), avocat, 13, rue Servandoni.
BERNARD (Raoul), professeur, à Albi (Tarn).
BERNÈDE (Pierre-Émile), artiste peintre, 39, rue de Lyon.
BERT (B.), négociant, 28, cours du Pavé-des-Chartrons.
BERT (Gabriel), huissier, 60, quai Bourgogne.
BERTHEMET (Charles-Henry), lieutenant au 57e de ligne, 129, rue Mouneyra.
BERTIN, avocat, 19, rue Pèlegrin.
BERTON, propriétaire, 78, rue Fondaudège.
BERTRAND, négociant en vins, 25 *bis*, cours du Jardin-Public.
BERTRIN (Clément), négociant, 6, cours de Gourgues.
BETBEDER (Jules), chef de bureau au chemin de fer du Midi, 303, boulevard de Caudéran.
BETMALE (Louis), 25, rue de Fleurus.
BEYLARD, négociant-armateur, 22, rue Vital-Carles.
BEYLOT, président à la Cour, 25, rue Théodore-Ducos.
BEYSSAC (Jean), 18, rue Boudet.
BIDEGARRAY (Salvador), capitaine au long cours, 11, rue Blanc-Dutrouilh.
BIGORRY, ancien négociant, 26, rue Luflade.
BIGOURDAN fils, négociant-armateur, 38, rue Ferrère.
BIGOUROUX, courtier en marchandises, 12, rue Traversière.
BIJON (Joseph), 89 et 91, rue Sainte-Catherine.
BISWANG, employé de commerce, 9, rue des Tanneries.
BLANCAN, négociant, 5, cours de Luze.
BLANCHARD (Firmin), 198, rue François-de-Sourdis.
BLANCHY, négociant-armateur, 25, quai des Chartrons.
BLOY (Laurent), employé, 34, rue Buhan.
BOITEAU (L.), négoc., vice-consul de la Républ. de Venezuela, à Angoulême.
BOCQUILLON (Nicolas), étudiant, 54, allées de Tourny.
BONETTI, command., rapporteur au Conseil de guerre, 12, r. Champfleuri.
BONNAL (Antonin), à Saint-Nazaire, par Bourg-de-Visa (Tarn-et-Garonne).

Digitized by Google

BONNAMY (Alfred), comptable, 55, rue Naujac.
BONNET (J.-R.), employé, 45, route de Toulouse.
BONNET (Adrien), 23, rue de la Croix-Blanche.
BONNET, marchand-tailleur, 8, rue Combes.
BONNEVILLE (Alcide-Georges), 130, route d'Espagne.
BONNEVILLE (Hippolyte), 130, route d'Espagne.
BORDES (H.), armateur, 21, rue Foy.
BOSC (Émile), 31, allées de Chartres.
BOSC (Mademoiselle Élisabeth), 12, rue Foy.
BOSC (Mademoiselle Suzanne), 7, cours du Chapeau-Rouge.
BOSC (Mademoiselle Louise), 7, cours du Chapeau-Rouge.
BOSSÈS (J.-B.), employé de commerce, 81, rue Judaïque.
BOUARD (de), agent maritime, 21, rue Chauffour.
BOUBÈS (Ch.-J.), négociant, 14, place des Quinconces.
BOUCHAUD (Pracciq), président de la Boulangerie coopérative, à Angoulême.
BOUFFARD (Fernand), 13, rue Frère.
BOUFFARD (Ferdinand), 5, rue de la Gare.
BOUCHERIE, employé à la Bibliothèque de la Ville, 6, rue Barennes.
BOULINEAU, président de chambre à la Cour, 17, place des Quinconces.
BOULUGUET, négociant, 30, cours Victor-Hugo.
BOUYER (Honoré), capitaine au long cours, 21, rue du Cerf-Volant.
BOURBOULEY (Baptiste) fils, 50, rue Millière.
BOURRIGAUD (Albert), négociant, à Pauillac.
BOYER (Louis), employé de commerce, 12, cours Tourny.
BRADLEY (W.), armateur-consignataire, 24, cours du Jardin-Public.
BRANDENBURG (Joseph), négociant, 90, quai des Chartrons.
BRANNENS, à Arcachon.
BRAULT DE BOURNONVILLE, directeur de la Société anonyme des fabricants de biscuits réunis, marque Olibet jeune et fils, 198, rue de Pessac.
BREITTMAYER, ingénieur des arts et manufactures, 50, rue Terre-Nègre.
BRESSOLLES, directeur du Petit-Lycée, à Nevers (Nièvre).
BRESQUE (Benjamin), négociant, 10, place du Palais.
BREZETZ (Arthur de), propriétaire, au château Cantecort, à Gaujac (près Marmande).
BRIAND, capitaine-trésorier de gendarmerie, rue du Palais-de-Justice.
BRIAU (Napoléon), charcutier, 7, rue Ravez.
BRIAU (François), charcutier, 4, rue d'Arnal.
BRIAU (Louis), charcutier, 13, rue Michel-Montaigne.
BROUILLARD (Alexandre), courtier en marchandises, 6, bureau à la Bourse.
BROWN (R.-F.), négociant, place de la Dauphine, à Caudéran.
BROWN (A.), 57, rue du Tondu.
BRU (Joseph), 6, avenue Jeanne-d'Arc.
BRUN (Anatole), propriétaire, 3, rue Ducau.
BRUNET (Léon), entreposeur principal des tabacs, à Bergerac.
BUHAN (E.), négociant, 40, rue Ferrère.
BUJAC, capitaine au 18e d'infanterie, 13, rue Paul-Louis, à Paris.
BURDEL (E.), négociant, 17, cours d'Aquitaine.
BURGALAT, capitaine au long cours, 8, rue de la Verrerie.

Digitized by Google

BURNATEAU (Pierre), rentier, 82, rue Judaïque.
BURSIO (Ferdinand), 9, rue Hustin.

CABROL jeune, bijoutier, 8, cours de l'Intendance.
CABROL (Madame veuve), 8, cours de l'Intendance.
CABROL (A.) jeune, négociant-armateur, 9, allées de Chartres.
CAPETTER (Ernest), capitaine de frégate, 133, rue Mondenard.
CAQUET, professeur au lycée de Bordeaux, 13, rue de Strasbourg.
CARNUS (Madame veuve Charles-Emma-Marie), rentière, 3, rue Buhan.
CASSAGNE (J.), employé de commerce, maison Gradis, 1, rue de Condé.
CASTAGNET, 38, rue Barennes.
CASTELLANE (de), lieutenant au 93e de ligne, à la Roche-sur-Yon (Vendée).
CATTIER (Georges), 14, rue Vital-Carles.
CAYROU aîné, propriétaire, 79, rue de la Course.
CAZALET (Charles) fils, négociant, 8, rue Régnier, à La Bastide-Bordeaux.
CAZANOVE (F.), négociant-armateur, 15, rue Turenne.
CAZENAVETTE, directeur de l'École communale, 132, rue du Jardin-Public.
CAZEAU (Pierre), agent-voyer, 12, rue Courbin.
CERCLE FRANÇAIS de Mexico.
CHABANEAU (Georges), négociant, 18, quai des Chartrons.
CHABAUD (P.-E.), 15, cours du Médoc.
CHABERT (Émile), capitaine en retraite, 28, rue Fondaudège.
CHABRAT (Albert), 6, rue Jean-Jacques-Rousseau.
CHAIGNEAU (Charles), négociant, 33, rue Doidy.
CHAIGNEAU (J.), négociant, 33, rue Doidy.
CHAILLOU (Félix), de la maison Marie-Brizard et Roger, à Blanquefor (Gironde).
CHAMBOLLE, directeur des *Messageries maritimes*, 19, quai de Bacalan.
CHAMBRE DE COMMERCE de Boulogne-sur-Mer.
CHAMBRE DE COMMERCE de la Rochelle.
CHAMBRE syndicale des employés de commerce, 42, allées d'Orléans.
CHAMBRE syndicale du commerce en gros des vins et spiritueux de la Gironde, 32, rue du Pont-de-la-Mousque.
CHAPERON (Raymond), négociant à Libourne.
CHAPON (Jules), rédacteur à *la Gironde*, 8, rue de Cheverus.
CHARBONNEL (Augustin), 50, rue des Remparts.
CHARLOT, capitaine au long cours, à Gauriac (Gironde).
CHARLOUREAU, négociant, conseiller d'arrond., à Saint-Laurent (Médoc).
CHARRON (E.), négociant, 35, rue Minvielle.
CHARTIER (Louis), bijoutier, 62, cours de l'Intendance.
CHASSAING (Léon), 37, rue des Faures.
CHATARD (Armand), pharmacien, 27, rue de la Monnaie.
CHAUMAS fils, libraire, 34, cours du Chapeau-Rouge.
CHAUMEL (Madame Henri), 41, allées de Chartres.
CHAUMEL (Henri), propriétaire, 41, allées de Chartres.
CHAUMET (Gustave), maison Devès et Chaumet, 10, place Pey-Berland.
CHAUMONT (Alph.-Ferdinand), lieutenant au 144e de ligne, 4, pl. de Pessac.
CHAUTARD, négociant, à Macau (Gironde).

Digitized by Google

CHAUVEAU (Georges), procureur de la République à Barbezieux.
CHAVANNAZ, opticien, 37, cours de l'Intendance.
CHENOT, 40, cours Saint-Louis.
CHEVALIER, négociant, 52, cours de l'Intendance.
CHEVALIER, négociant, 50, rue du Jardin-Public.
CIVRAC (Eugène), armateur, 1, rue de Sèze.
CLAVEL (J.-M.-G.), ingénieur des ponts et chaussées, 28, allées d'Orléans.
CLAVIER (Marcelin), 7, rue Saint-Fort.
CLÉMENCEAU, négociant, 47, cours d'Alsace-et-Lorraine.
CODERCH (Raymond), professeur au lycée de Bordeaux, 61, rue Clément.
COL (Gabriel), industriel, à Casteljaloux (Lot-et-Garonne).
COLLIN (Edmond), capitaine au 57e de ligne, 10, rue de Strasbourg.
COLOMBEAU (Théophile), commis-négociant, 25, rue du Loup.
COLOMBIER, courtier maritime, 6, cours du Chapeau-Rouge.
COLSON (A.-Ch.), agent maritime, 12, cours du Chapeau-Rouge.
COMITÉ des assureurs maritimes, bureau à la Bourse.
COMOLET fils, armateur, 7, cours d'Alsace-et-Lorraine.
CONSTANT, courtier en marchandises, 23, bureau à la Bourse.
CORMIER (Jules), chef du portefeuille du Crédit lyonnais, 12, rue Boyer.
CORUE, capitaine au long cours, consignataire, 40, rue Leberthon.
COTTURE (Alfred), négociant en grains, 47, rue de la Rousselle.
COUDOUY (L.), courtier en vins, 30, quai des Chartrons.
COUSSILLAN (Philippe), 49, rue Traversière.
COUSTEAU père, négociant, 108, rue Fondaudège.
COUSTEAU (E.), négociant-armateur, 27, rue de la Trésorerie.
COUTRET, professeur au lycée, 39, rue Théodore-Ducos.
COUVE (Ch.), courtier d'assurances, bureau à la Bourse.
COUVE (J.-B.), 79, rue Lafaurie-de-Monbadon.
COYNE, professeur à la Faculté de médecine, 14, rue Cabirol.
CROCSEL père, agent maritime, 1, rue de la Bourse.
CROS (Félix), à Gorée (Sénégal).
CRUÈGE, commissaire de transports, 9, place Puy-Paulin.
CRUSE (Adolphe), négociant, 123, quai des Chartrons.
CRUSE (Édouard), 55, cours du Pavé-des-Chartrons.
CRUSE (F.), négociant, 123, quai des Chartrons.
CRUSE (H.-H.), négociant, 123, quai des Chartrons.
CRUZEL, propriétaire, à Miramont (Lot-et-Garonne).
CUNCHE (Gabriel), 33, rue des Ayres.
CURRIE, armateur, agent maritime, 9, rue Foy.
CUZOL (F.), négociant, 21, cours du Jardin-Public.

DABAN, cap. au long cours, dir. des *Hirondelles*, 2, allées d'Orléans.
DAGASSAN (Henri), avocat, 5, rue du Temple.
DALLAS, avocat, 18, cours d'Aquitaine.
DAMOND (Madame Auguste), 122, rue Nauville.
DANEY (Alfred), maire de Bordeaux, 36, rue de la Rousselle.
DANGUILHEM aîné, armateur, rue Danguilhem, boulevard de Talence.
DANIAU (Charles), fils aîné, droguiste, 9 et 11, rue Marengo.

Digitized by Google

DARFEUILLE jeune, négociant, 29, cours Victor-Hugo.
DARIDAN (Charles), receveur particulier, 31, rue d'Aviau.
DARRIET (Th.), négociant, 49, cours Balguerie-Stuttenberg.
DARTIS (Ferdinand), négociant, 34, rue de la Rousselle.
DAUDINOT (H.-E.), 171, rue du Palais-Gallien.
DAUZATS (G.-A.), au Grand-Théâtre.
DAVEZAC (Jacques-Gérôme), docteur-médecin, 54, rue Saint-Sernin.
DAVY-CASTAGNÉ, négociant, à Villeneuve-sur-Lot.
DEBANS (Georges), banquier, 13, cours du XXX-Juillet.
DEBOTAS et DAVAL, armateurs, 22, cours du Chapeau-Rouge.
DEFFÈS (Henri), 16, cours d'Aquitaine.
DEGRANGE-TOUZIN, 24 *bis*, rue du Temple.
DELAGE (Émile), 30, route Saint-Médard, à Caudéran.
DELBOY (G.-A.), avocat, conseiller général, 84, rue de Pessac.
DELFAUD (Léon), instituteur, 22, rue du Haillan.
DELHORBE (Madame Cazalis), 1, cours Tournon.
DELLU (Joseph), négociant, 14, place du Marché-des-Grands-Hommes.
DELMAS, docteur-médecin, bains de Longchamps, rue David-Johnston.
DELMAS (Jules), négociant, 18, quai de la Monnaie.
DELMESTRE, courtier maritime, 26, cours du Chapeau-Rouge.
DELOL, conseiller à la Cour, 19, rue Bardineau.
DELOR, négociant, 3, rue Alphonse-Delor.
DELOR (Henri), étudiant, 3, rue Bardineau.
DEMAY (A.), liquoriste-distillateur, 32, allées Damour.
DEMAY DE CERTANT, négociant, 18, rue du Couvent.
DENIS (Charles-Ambroise-Jules), colonel en retraite, 22, rue Desfourniel.
DENOYER (Jean), représentant de commerce, 8, rue des Cordeliers.
DEPAS (E.), négociant-armateur, 8, rue Esprit-des-Lois.
DERROUCH (Henri), ingénieur civil, 20, rue Rohan.
DESBONNE (Ferd.), négociant, membre de la Société de géographie de France, 32, rue Huguerie.
DESCAMPS fils, capitaine au long cours, 35, rue Saint-Remi.
DESCAS (Jean), négociant, 49, rue Carpenteyre.
DESCLAUX DE LACOSTE, notaire, 18, allées d'Orléans.
DESPARMET (Madame), directrice du Lycée de jeunes filles, à Lyon.
DESPLANQUES-BONTOU, capitaine au long cours, 11, rue Sainte-Eugénie.
DEVÈS (Paul), 9, rue Vauban.
DEVÈS (François), négociant, à Saint-Louis (Sénégal).
DEVOY (H.), négociant, 16, place du Palais.
DIET, négociant à Pauillac.
DORMOY (Frédéric), maître de classes au lycée.
DORR (Ch.), négociant, 22, rue Vauban.
DREYFUS frères, négociants, 79, rue Traversière.
DUALLÉ, 12, quai de la Monnaie.
DU BOIS DU FRENNE (Joseph), avoué licencié à la Réole.
DUBREUILH (Marcel), 13, rue Vergniaud.
DUBUS, ingénieur, 67, cours Tourny.
DUCHON-DORIS, courtier maritime, 11, quai Louis XVIII.

Digitized by Google

DUCOT-SULLY (Benoît), propriétaire, 7, rue Saint-Genès.
DUCOURNEAU, négociant, 28, rue Neuve.
DUFAU DE MALLUQUER (Armand), avocat, 18, rue des Facultés.
DUFOURCQ (L.-M.), rentier, 142, rue de l'Église-Saint-Seurin.
DUGUET (Pierre-Gabriel), avoué à la Cour, 2, place Rohan.
DULAC (Frédéric), propriétaire, 40, place Gambetta.
DULEAU (Ernest), négociant, 44, rue de la Rousselle.
DUMONT (Williams), négociant, à Saint-Louis (Sénégal).
DUNAN, professeur d'histoire au lycée Louis-le-Grand, 63, boulevard Saint-Germain, à Paris.
DUPIERRIS DE RIVERA, rentier, rue de Silhac, à Vic-Bigorre (H.-P.).
DUPRAT (Jos.), 14, rue de la Victoire, à Paris.
DUPRÉ (J.-B.-Antoine), courtier d'assurances maritimes, à la Bourse.
DUPUTS et GUICHARD, négociants en vins, 81, rue de la Course.
DUPUY (Paul), docteur-médecin, 8, allées de Tourny.
DUPUY (Léon), professeur au lycée, 43, cours du Jardin-Public.
DUPUY (Edmond), secrétaire du Conseil général, à Saint-Louis (Sénégal).
DUROS (J.), négociant, 23, rue Judaïque.
DURU (L.), constr. d'instrum. de précision, 133 et 135, rue Sainte-Catherine.
DUSSIDOUR (Jean-Ausone), avocat, à Sireuil (Charente).
DUTHIL (Jules), avocat, 2, rue du Palais-de-Justice.
DUTHU, libraire, 17, rue Sainte-Catherine.
DUTOUR, propriétaire, 87, rue Leberthon.
DUTRAIT, licencié ès-lettres, au collège de Tivoli.
DUVIGEAN (Albert), aide-commissaire de la marine.

ERASO (Marxen), 20 et 21, quai de Paludate.
ESPINAS, professeur à la Faculté des lettres, 130, rue du Tondu.
ETCHEGOYEN, 13, rue du Parlement-Sainte-Catherine.
EYQUEM (A.), négociant-consignataire, 13, place Fondaudège.

FAGET (Marius), architecte, 34, rue du Palais-Gallien.
FALANGON (Madame), directrice de l'École communale des filles, à Saint-Augustin, Bordeaux.
FARGEOT (Camille), avocat, à Ribérac.
FATIN, adjoint au maire, à Saint-Laurent-Médoc.
FAU (J.), négociant, 87, rue du Jardin-Public
FAUGÈRE, concessionnaire du chemin de fer de Nizan à Saint-Symphorien, 59, chemin de Suzon, à Talence.
FAUGÈRES (Bernard), marchand-tailleur, 3, cours de l'Intendance.
FAULAT (Armand), architecte, 18, rue Servandoni.
FAURE (Ernest), propriétaire, à Tresses, par La Bastide (Gironde).
FAURE (Fernand), professeur à la Faculté de droit, député, 124, rue Naujac.
FAURENS (Jean-Victor), principal clerc d'avoué, 28, rue Landiras.
FAUREY (Raphaël), percepteur, à Gironde (Gironde).
FAUTHOUX, 30, rue Saint-Genès.
FERET (Édouard), libraire, 15, cours de l'Intendance.
FERMAUD fils, négociant, 34, rue du Cancera.

Digitized by Google

FEROT, armateur, 1, rue Esprit-des-Lois.
FERRY (Eugène), commissaire aux Messageries, 44, rue Vergniaud.
FILLATREAU (Gonzague) fils, négociant, à Bourg-sur-Gironde.
FIMBEL (Eugène), assureur maritime, 55, rue de la Trésorerie.
FLECHÉ (Guillaume), maison J. Prom et Cᵉ, 1, quai Deschamps.
FONCIN (P.), membre de la Soc. de géog. de France, inspecteur général de l'Instruction publique, 121, boulevard Saint-Germain, à Paris.
FONTANT (Léopold), professeur, 29, route d'Espagne.
FOREL (Eugène), professeur, 43, rue Mondenard.
FORT (E.), chapelier, 40, cours du Chapeau-Rouge.
FORTAGE (Léon), propriétaire à Castres (Gironde).
FOSSE, négociant-droguiste, 84, rue du Pas-Saint-Georges.
FOULONNEAU (Eugène-François), restaurateur, 16, rue des Herbes.
FOURAULT (Marc), 15, rue Tourat.
FOURCAND (Léon), 34, rue Saint-Remi.
FOURCHÉ (J.-P.), distillateur-liquoriste, 6 et 10, rue Saint-Esprit.
FOURES, courtier en marchandises, 63, cours du Jardin-Public.
FOURNET, professeur de rhétorique au lycée, 17, rue de Berry.
FOURNIÉ (Jean), rentier, 38, rue Jean-Paul-Alaux (La Bastide).
FOURNIÉ-GORRE, négociant, 25, rue Ausone.
FOUSSAT, DURAND et DARIEUX, négociants, 54, allées de Tourny.
FRANCONI (Albert-Guillaume), 4, place Puy-Paulin.
FRENKENBERG (Axel), négociant, assureur maritime, 3, Pavé-des-Chartrons.
FRONTIN, professeur au lycée, 17, place de Pessac.
FUENTES-RAMI, professeur de langue française à l'Institut Victoria (Espagne).

GACHASSIN-LAFITE, substitut, 9, rue de Cheverus.
GACHET (Henri), négociant, 25, rue du Chai-des-Farines.
GACHET, docteur-médecin, à Royan.
GADEN (Ch.), négociant, 109, rue de la Course.
GADEN (Henri), négociant, 7, cours du Médoc.
GAILHAC (E.), propriétaire, 5, rue Judaïque.
GAILLAC (Gabriel), 41, cours Ravigo, à Alger.
GAILLAC (Léo), 3, place des Chartrons.
GALINOU, instituteur adjoint à l'école primaire supérieure de Pèlegrin, 18, rue d'Audenge.
GALLET (Camille), capitaine au long cours, 20, rue Victoire-Américaine.
GARRIC (J.), banquier, 3, rue Esprit-des-Lois.
GASTEBOIS (de), commis principal des télégraphes, à la Roche-sur-Yon.
GAUBERT (Gustave), représentant de commerce, 69, cours d'Albert.
GAUJEAN fils, entrepreneur de travaux, 14, quai Sainte-Croix.
GAULTIER, professeur au lycée, 22, rue Lamourous.
GAUTIER (J.-Émile), propriétaire, 33, cours Portal.
GEBELIN, professeur adjoint à la Faculté des lettres, 10, rue du Réservoir.
GEBELIN (Madame), 10, rue du Réservoir.
GELINEAU (Alcide), négociant, à La Réole (Gironde).
GENAULT (Albert), rentier, 58, rue Saint-Fort.
GEORGES (H.), négociant, 1, place des Quinconces.

Digitized by Google

GÉRAUD (Oreste), 14, rue Jean-Jacques-Rousseau.
GERWER et ZELLWEGER, à Lisbonne (Portugal).
GEVERS et STÉHELIN, négociants, 39, rue Borie.
GIBERT (H.), négociant, 105, rue du Jardin-Public.
GIESSLER, courtier de commerce, 106, rue du Palais-Gallien.
GILBERT-MARTIN (Charles), 6, rue Cabirol.
GIRARD, professeur au collége de Bergerac.
GODARD (A.), négociant, 106, quai des Chartrons.
GODET, capitaine au long cours, agent maritime, 14, allées d'Orléans.
GOENAGA (Ch.), négociant, 12, cours Tournon.
GOMBAUD (André), capitaine au long cours, 102, cours d'Alsace-et-Lorraine.
GOMBEAU (Charles-Louis-Désiré), 13, rue du Mirail.
GOMBERT-COURNET, armateur, 102, rue Saint-Sernin.
GOMEZ-VAEZ (Léonce), banquier, 15, cours du XXX-Juillet.
GOT (François), capitaine au long cours, 36, rue du Tondu.
GOUDINEAU, conseiller général, à Jau, canton de Saint-Vivien (Gironde).
GOUGET, archiviste du département, 25, rue d'Aviau.
GOUJON (Fernand), assureur, 11, rue Tustal.
GOUMIN (Félix), propriétaire, 152, route de Toulouse.
GOUNOUILHOU, directeur-gér. du journal *la Gironde*, 8, rue de Cheverus.
GOY, directeur de l'École normale, à Toulouse.
GOYETCHE, 13, rue du Champ-de-Mars.
GRABY, libraire, 12, rue des Piliers-de-Tutelle.
GRADIS (David), armateur, 1, rue de Condé.
GRANVAL fils, armateur, 4, cours d'Alsace-et-Lorraine.
GRASSET, receveur particulier des finances, 16, rue Rohan.
GRATEROLLE (Maurice), 10, rue Fondaudège.
GRATEROLLE (Georges), 10, rue Fondaudège.
GRÉDY (F.), négociant, 16, quai des Chartrons.
GRÉDY (H.-Ph.), négociant, 17, quai de Bacalan.
GRÉGOIRE, professeur au lycée Saint-Louis, 61, rue de Rome, à Paris.
GRIGNON, négociant, grains et farines, 34, rue Ausone.
GRIMALDI, 11, rue Tanesse.
GROS-DROZ, liquoriste-distillateur, 46 et 48, rue Saint-Remi.
GROSSARD (Hippolyte), courtier en marchandises, 16, à la Bourse.
GROSSARD (Oscar), court. d'ass. maritimes, 1er étage, 5, à la Bourse.
GRUEBLER (Guido), négociant, 7, rue Bardineau.
GSCHWIND (Gabriel-Léon), sous-lieutenant au 57e de ligne.
GUÉRIN fils, courtier en marchandises, à la Bourse.
GUESTIER, négociant, 35, cours du Pavé-des-Chartrons.
GUILBOT, chef d'institution, 70, cours d'Aquitaine.
GUILBOT (Henry), lithographe, 72, route de Toulouse.
GUILLAUMON (Jos.-Barthélemy), profes. d'hydrographie, 110, rue Turenne.
GUILLOT DE SUDUIRAUT, ancien conseiller général, 9, rue Vauban.

HAACK (Émile), capit. au 57e de ligne, r. Jean-Jacques-Rousseau, à Libourne.
HABASQUE, conseiller à la Cour, 33, rue Saint-Fort.
HABASQUE, conseiller à la Cour, 21, rue Émile-Fourcand.

Digitized by Google

HAILLECOURT (Charles), sous-chef du secrétariat de la Chambre de commerce, 20, rue Émile-Fourcand.
HAMEAU, docteur-médecin, cours Sainte-Anne, à Arcachon.
HAUCHECORNE aîné, courtier en marchandises, 43, rue Ausone.
HAUSSER, ingénieur en chef des ponts et chaussées, 12, rue de l'Église-Saint-Seurin.
HAUTREUX, lieutenant de vaisseau, 20, rue Mondenard.
HERMENK, armateur consignataire, 36, rue Neuve.
HIRIGOYEN (Louis), 173, route de Toulouse.
HOUTAIN, à Termonde (Belgique).
HUBERT (Joseph), sous-lieut. de rés. au 57e de ligne, à la Banque de France, à Mont-de-Marsan (Landes).
HUBLER (Théodore), chef du service des postes et télégraphes, à Saint-Louis (Sénégal).
HUCHARD (Sébastien), employé chez MM. Devès et Chaumet, à Saint-Louis (Sénégal).
HUNI (Alfred), agent maritime, 3, quai des Chartrons.
HYLLESTED, nég., consignataire des steamers danois, 10, rue du Couvent.

IAHN (Henry), négociant, 4, rue Croizillac.
IFFLA et MASSIEU, nouveautés (maison Ville de Paris), 71, rue Saint-Remi.
ILLIG, lieut.-trésorier au 1er bataillon de chasseurs à pied, à Épernay (Marne).
IMBART DE LA TOUR (Pierre), maître de conférences à la Faculté des lettres, 41, rue Boudet.
IMBERT (Louis), 9, rue Buffon.
INSPECTEUR (l') d'Académie à Nérac *(membre délégué)*.
IRELAND, directeur de la Cie d'assurances maritimes *la Sphère*, 14, rue Foy.
ITEY (I.), négociant, 1, rue Minvielle.

JACQUES, consul de la République Argentine, rue Mustapha-Ismaël, à Alger.
JACQUIN (P.-Gustave), doreur miroitier, 3, rue Margaux.
JAEGGI (Adolphe), négociant, 41, rue d'Aviau.
JAMES JERMINY, ingénieur civil, 32, rue du Pont-de-la-Mousque.
JENQUEL frères, armateurs, 12, cours Tournon.
JOHANNETON et Cie, successeurs de Rieunier, vins, 32, rue Cornac.
JOHNSTON (Harry), négociant, 18, cours du Pavé-des-Chartrons.
JOHNSTON (Nathaniel), nég., ancien député, 18, cours du Pavé-des-Chartrons.
JOLIVET (Adrien), négociant, 58, rue de la Devise.
JONAS (Haënel), négociant, 42, rue Porte-Dijeaux.
JOUANNE, agent de la Compagnie d'assurances *le Soleil*, 7, cours Tournon.
JOUHATE (Jean-Baptiste), professeur au lycée, à Albi (Tarn).
JOURNIAC (Charles), négociant, 5, rue des Menuts.
JOURNU frères, KAPPELLOF et Cie, négociants, 34, quai de Bacalan.
JUCLIER (Jules), ingénieur des Messag. marit., 175, rue de l'Église-St-Seurin.
JURIE (E.), nég. en vins, agent de bateaux à vapeur, 19, rue Émile-Fourcand.

KISSEL (A.), conseiller d'arrondissement, 35, cours Cicé.
KLECKER (Marie-Louis-Émile), 24, cours du Jardin-Public.

Digitized by Google

KLIPSCH (Jean-Charles) junior, négociant, 21, rue Boudet.
KLIPSCH (Louis), capitaine au long cours, 9, rue Cornac.
KŒHLER (Ch.), agent maritime, 5, allées de Chartres.
KOWALSKI, professeur à l'École supér. de comm. et d'ind., 1, rue de Grassi.

LABADIE (J.), 5, place Longchamps.
LABAT (Gustave), archéologue, 32, rue Émile-Fourcand.
LABAT (Th.), constructeur maritime, 8, place Richelieu.
LABATUT (A.), négociant, 61, rue de la Rousselle.
LABOUILLE (E.), capit. au long cours, chemin Aubarède-Fort, à Caudéran.
LABOUP, employé, 230, rue Sainte-Catherine.
LABROUE, agrégé de l'Université, principal au collège, à Bergerac.
LABRUNIE, négociant, 14, quai Louis-XVIII.
LACARRAU (Ernest), employé de commerce, 42, rue du Palais-Gallien.
LACAUSSADE (J. de), propriétaire, à Portets.
LACAZETTE (A.-S.), ingénieur civil, 9, cours Tournon.
LACROIX, professeur au lycée, 19, rue Théodore-Ducos.
LACROIX, étudiant, 25, cours du Pavé-des-Chartrons.
LADEVÈZE (Fernand), avocat, 16, quai des Salinières.
LAFARGUE (Eugène), docteur en médecine, 73, rue des Remparts.
LAFARGUE (Henri), employé de commerce, 25, rue de la Croix-Blanche.
LAFARGUE, banquier, 2, place des Quinconces.
LAFAYE, manufacturier, 13, rue du Saujon.
LAFITTE, capit. au 3e régiment d'infanterie de marine, à Rochefort-sur-Mer.
LAFON, capitaine au long cours, au Boucau, près Bayonne.
LAFON (P.), négociant, 32, rue des Vignes.
LAFONTAINE (Michel), chef d'institution, 8, rue Capdeville.
LAFOURCADE, négociant, 47, boulevard du Bouscat.
LAGACHE (E.), négociant, 26, rue des Allamandiers.
LAGACHE (J.), ingénieur des arts et manufactures, 28, rue des Allamandiers.
LAGARRIGUE, 100, rue Saint-Sernin.
LAGRANDVAL (de), professeur au lycée, 30, rue Lamourous.
LALANDE (Armand), négociant, député, 94, quai des Chartrons.
LALANDE (Pierre), instituteur à Listrac-Médoc (Gironde).
LALANNE (Em.), directeur du Poids public, 71, rue Turenne.
LALANNE et BERGUIN, armateurs, 6, rue du Champ-de-Mars.
LAMARTINY, négociant, à Rufisque (Sénégal).
LAMY, architecte, 5, place Duburg.
LANDREAU, docteur-médecin, 17, rue Ducau, à Bordeaux.
LANGLUMÉ (Louis), avocat, 41, rue Rodrigues-Pereire.
LANNÉLUC (Henri), capitaine au long cours, 10, rue Blanc-Dutrouilh.
LANNELUC-SANSON (Maurice), négociant, 206, cours Victor-Hugo.
LAPAUZE (de), 23, rue de la Monnaie.
LAPIERRE (Alfred), géomètre de la Ville, 6, rue Huguerie.
LAPORTE (Maurice), négociant, à Jarnac (Charente).
LAROZE (Numa), direct. des Mag. généraux de la Gironde, rue Bouthier, à Labastide-Bordeaux.
LARRONDE (Eugène), négociant, 51, cours du Pavé-des-Chartrons.

Digitized by Google

LARTIGUE (Carlos), employé, 14, rue Bardineau.
LARY, professeur au lycée, rue Samazet, à Pau.
LASSALLE (C.-L.), courtier en marchandises, 48, quai des Chartrons.
LASSAGNE (A.), employé de commerce, 3, rue des Bahutiers.
LAUREILHE (Octave), 10, 12 et 14, rue Dauphine.
LAURENS (Paul), négociant, 80, rue de la Rousselle.
LAVEUVE (Édouard), 21, cours du Chapeau-Rouge.
LA VILLE DE MIRMONT (de), maître de conférences à la Faculté des lettres, 49, rue Thiac.
LAYET, professeur à la Faculté de médecine, 42, rue du Palais-de-Justice.
LEBÉFAUDE, armateur, 1, place Gambetta.
LE BLAYE (J.), docteur-médecin, 9, cours de Gourgues.
LEFORT, avocat, 25, rue Émile-Fourcand.
LEGENDRE, professeur au lycée de Bordeaux, 90, rue de Pessac.
LÉGLISE, négociant, 118, cours d'Alsace-et-Lorraine.
LE GROS (Charles), négociant, à Sedhiou, par Gorée (Sénégal).
LÉON (Alexandre), négociant, 11, cours du Chapeau-Rouge.
LE QUELLEC (A.-C.), armateur, 33, allées de Chartres.
LE QUELLEC (L.), armateur, 12, cours du Jardin-Public.
LEROUX (Adolphe), villa Marie-Thérèze, rue Gergerès, à Caudéran.
LEROY fils, négociant-armateur, 2, rue de Sèze.
LESCA (Léon), 130, rue du Palais-Gallien.
LESCALLE (Henri), agent maritime, 29, cours Tourny.
LESCARRET père, avocat, secrétaire de la Mairie, professeur d'économie politique, 17, rue Saint-Étienne.
LESCARRET fils, courtier maritime, 17, rue Saint-Étienne.
LESPÈS (L.), courtier en marchandises, 15, bureau à la Bourse.
LESPIAULT, professeur à la Faculté des sciences, 5, rue Michel-Montaigne.
LESTAPIS (de) frères, propriétaires-négociants, 45, Pavé-des-Chartrons.
LEVY (Julien), attaché au chemin de fer du Midi, 23, rue de la Gare, à Lille.
LEYMARIE (G.-J.), capitaine au long cours, 83, rue Mazarin.
LEYMARIE, capitaine au long cours, 10, rue des Piliers-de-Tutelle.
LEZONGAR (Louis), commerçant, à Saint-Louis (Sénégal).
LEZONGAR (Th.), secr. du chef du service judiciaire, à Saint-Louis (Sénégal).
LISSE (S.), sous-régisseur de l'Entrepôt, place Lainé.
LOIZEAU, négociant-commissionnaire, 29, rue Émile-Fourcand.
LOPÈS fils, armateur, 8, rue de la Course.
LOPÈS-DIAZ, ing., chef de section au ch. de fer d'Orléans, à Coutras (Gironde).
LORY (Henri de), propriétaire, 17, cours d'Albret.
LOURDE-ROCHEBLAVE (Léonce), négociant, 28, rue du Jardin-Public.
LUSSAGNET (P.-E.), négociant, 38, cours Victor-Hugo.
LUSTRAC (Paul de), sous-lieutenant au 57e de ligne, 164, rue de Pessac.
LUZE (Alfred de), négociant, 88, quai des Chartrons.
LYNCH frères, armateurs, 11, rue d'Enghien.

MABIT (Claude), associé d'agent de change, 13, cours du Chapeau-Rouge.
MADEMBA SEYE, commis principal des postes et télégr., à St-Louis (Sénégal).
MAGNE jeune, négociant, 28, rue Ausone.

Digitized by Google

MAIGNAN (Henry), 5, rue du Château-Trompette.
MAIGNAN (Victor), 3, rue Ducau.
MAILLARD (Madame), 50, rue Fondaudège.
MALLETERRE (Gabriel), lieutenant au 144e de ligne, 48, rue de Patay.
MALVEZIN (Franz), négociant, 16, rue Duplessis.
MANÈS (Madame), 20, rue Judaïque.
MANTEL (Jacques), employé de commerce, 121, rue Notre-Dame.
MARC, professeur au lycée, 28, rue Saubat.
MARC-PROMIS, 10, rue Foy.
MARCELOT, 122 *bis*, rue Sainte-Catherine.
MARIOL, 32, rue Vital-Carles.
MARTIN (Amable), courtier maritime, 26, cours du Chapeau-Rouge.
MARTIN, docteur-oculiste, 13, cours de Tourny.
MARTIN (Gustave), procureur de la République, à Confolens (Charente).
MARTIN (Paul), 1, rue Sainte-Colombe.
MATRAT (Frédéric), négociant, 16, rue Saint-François.
MAUBOURGUET (Théophile), capitaine au long cours, 186, rue Fondaudège.
MAUREL (Émile), armateur, 5, rue d'Orléans.
MAUREL (Jean), armateur, 6, rue d'Orléans.
MAUREL (Louis), négociant-armateur, 12, cours du Chapeau-Rouge.
MAUREL (Marc), négociant-armateur, 48, cours du Chapeau-Rouge.
MAUREL (Madame Marc), 48, cours du Chapeau-Rouge.
MAUREL (Pierre), armateur, 12, cours du Chapeau-Rouge.
MAURIAC (Albert), commis-négociant, 65, rue de Belfort.
MAZENS (Théophile), censeur au lycée de Lons-le-Saunier (Jura).
MEALIN (Charles), 6, rue Sully, à Pau.
MÉGRET DE BELLIGNY (Raoul de), au château de Talence, près Bordeaux.
MENDÈS (A.), tabletier artistique, 32, allées de Tourny.
MENGEOT (Albert), 119, rue Sainte-Catherine.
MERCKLING, professeur à l'École supérieure de commerce et d'industrie.
MÉRILLON (Jean), négociant, 98, cours d'Alsace-et-Lorraine.
MERLE (Frédéric), négociant-armateur, 86, rue Judaïque.
MERMAN (Georges), courtier en vins, 55, cours du Jardin-Public.
MESTREZAT (D.-G.), 18, rue de la Verrerie.
MICHAUD (Eugène), négociant, 43, rue Sainte-Catherine.
MICHEL (J.) jeune, négociant, 32, rue Arnaud-Miqueu.
MIGNOT, lieutenant-colonel au 144e de ligne, 1, rue Lamourous.
MILLIAS, manufacturier, 91, rue de la Boëtie, à Paris.
MILLET (Eugène), inspecteur de l'Exploitation des chemins de fer d'Orléans, 25, faubourg de Paris, à Limoges.
MILLET (Stéphan), 18, rue du Champ-de-Mars.
MILPIET, avocat, 51, cours d'Albret.
MIN-BARABRAHAM, banquier, 22, rue Mably.
MINGUIN (Adolphe), 16, rue Bongrand.
MONIER (Léon), négociant, 69, rue Lachassaigne.
MONSABERT (Charles-Jules de), capitaine adjudant-major au 57e de ligne, 32, rue Saint-Thomas, à Libourne.
MONTAUBAN, son fils et AUGÉ, négociants-armateurs, 8, place Richelieu.

Digitized by Google

MONTESQUIOU (de), docteur-médecin, au château de Lussac, par Villefranche (Lot-et-Garonne).
MONTOUR (le baron de), 91, avenue des Champs-Élysées, à Paris.
MORANCE (Numa), négociant, 5, place Bourgogne.
MOREAU (J.), négociant, 10 et 12, rue Doidy.
MOREAU (L.), capitaine au long cours, 64, rue Poyenne.
MORIAC (E.), armateur, capitaine au long cours, 37, quai de Queyries, à La Bastide-Bordeaux.
MORISOT, maître de conférences à la Faculté des sciences, 29, r. Lamourous.
MORTON (Georges), négociant, 114, rue Saint-Sernin.
MOSS (James), lig. rég. de bat. à vap. de Liverpool, 47, Pavé-des-Chartrons.
MOULENQ (Alexandre-Émile), négociant, 9, rue Lafayette.
MOULNIER (Théodore), trésorier-payeur général, à Tulle (Corrèze).
MOUSSIÉ (Paul), 5, rue Porte-des-Portanets.
MOUSSIÉ (Fernand), 5, rue Porte-des-Portanets.
MOYZÈS (Jean-Edmond), capitaine au long cours, place du Port, à Lormont.
MUSÉE PRÉHISTORIQUE de Bordeaux.

NARTIGUES, armateur, 38, rue Ferrère.
NATHAN (Georges de), lieut. au 57e de ligne, au bur. de recrutement d'Agen.
NAZAT (Albert), négociant, 50, rue de la Ville.
NÉGRIÉ (Joseph), étudiant, 59, rue Fondaudège.
NÉGRIÉ (Léonce), négociant, 12, cours Tournon.
NERCAM (Ferdinand), négociant, 5, rue d'Abadie.
NICOLAÏ (Alexandre-Joseph), avocat, 68, rue du Sablonat.
NICOLAU, négociant, 72, rue du Palais-Gallien.
NOET (Édouard), avocat, 118, rue de Pessac.
NOTZ (Rodolphe), commis-négociant, 171, rue du Palais-Gallien.
NOYER (Alfred), chapelier, 13, cours de l'Intendance.
NUYENS, négociant en vins, 7, rue Guillaume-Brochon.

OELHOORN (J.-D.), 43, allées de Chartres.
OLANYER (L.), armateur, 62, cours Balguerie-Suttenberg.
OLIVEAU, libraire, 7, quai de la Douane.
OTOOLE, négociant, 32, rue Dauzats.
OXEDA (Paul), 214, rue Sainte-Catherine.

PANAJOU, photographie, 8, allées de Tourny.
PARIS (Jean), industriel, 45, rue des Menuts.
PASCAUD, huissier, 12, cours d'Alsace-et-Lorraine.
PASTOUREAU-LABESSE, ingénieur de la marine de l'État en retraite, 17, rue de la Course.
PASTUREAU (Marcel), négociant, 94, rue Notre-Dame.
PÉPIN (E.), négociant, 10 et 12, rue Doidy.
PERALDI (Antoine-Jules), lieutenant au 6e de ligne, à Saintes (Char.-Infér.).
PÉREZ (Henrique), à Terrasson (Dordogne).
PÉRIÉ (Georges), étudiant, 22, rue Delurbe.
PERRET, ingénieur civil, quai Louis-XVIII.

Digitized by Google

PERRET (L.), employé de commerce, 151, rue du Tondu.
PETITJEAN, de la maison Brun, 98, rue Mazarin.
PETIT-JEAN, chapelier, 56, rue Saint-Remi.
PETIT-LAROCHE, négociant, 104, cours Saint-Louis.
PETIT (Marin), négociant, 119, cours Victor-Hugo.
PEZAT (Albert), négociant, 172, cours Victor-Hugo.
PHILIPEAU (Pierre), instit. comm. à Saint-Magne, par Castillon (Gironde).
PICARD (F.), négociant, 29, quai de Bacalan.
PICHARD (Jules), négociant, 6, rue Saint-Siméon.
PICHARRY, agent marit., mais. Fraissinet de Marseille, 40, quai Bourgogne.
PIETRI (Camille), au contentieux de l'État, au Caire (Égypte).
PIGANEAU (L.), banquier, 4, rue Esprit-des-Lois.
PIPER (Williams), négociant en vins, 19, cours du Pavé-des-Chartrons.
PLANES (Aristide), voyageur de commerce, 224, route de Bayonne.
PLAZANET, chef d'escadron, attaché au ministère de la guerre, à Paris, 54, avenue Bosquet.
PLUMEAU, docteur-médecin, 84, cours Tourny.
POHL, courtier maritime, 65, quai des Chartrons.
POISSANT (E.), négociant, 129, rue Fondaudège.
POMMIER (Abel), juge suppléant, à Saint-Amand-Mont-Rond (Cher).
PORTES (E), négociant, 13, rue Saint-Maur.
POSSE (Édouardo), 18, rue Turenne.
POUEY, négociant, 27, rue Le Raynart.
POULOT, ch. d'escadron d'état-major en retr., au chât. de Matel, près Roanne.
POURCIN, avocat, 53, rue Saint-Sernin.
PRELLER, nég., memb. de la Soc. de géog. de France, 5, cours de Gourgues.
PROM (Ferdinand), négociant, 104, quai des Chartrons.
PROM (J.), armateur, 11, rue Blanc-Dutrouilh.
PROUST (Constant), agent maritime, 2, rue de la Bourse.
PUJET (Adolphe), négociant, 14, rue Saint-Jacques, à Marseille.
PUJOS (Dr), 58, rue Saint-Sernin.
PUJOS (Eugène), manufacturier, 24, cours Saint-Médard.
PUREY, négociant, conserves alimentaires, 61, route du Médoc, au Bouscat.

RABAUD (H.), négociant, 2, place Michel.
RABAUD (Édouard), 9, rue Notre-Dame.
RABAUD (Urbain), négociant, 9, rue de l'Observance.
RAËCKELBOOM, sous-inspecteur des postes et télégraphes, à Niort.
RAFAILLAC, docteur-médecin, à Margaux (Gironde).
RAFFARD (Ant.-Henry), percept. de la 5e div. de Bordeaux, 97, rue de Pessac.
RAGAIN, professeur au lycée et à l'École supérieure de commerce et d'industrie, 42, rue Ségalier.
RAJON (Arthur), négociant, 34, cours Tourny.
RAMBIÉ (John), négociant, 5, rue de Lerme.
RAULIN (Louis), préparateur à la Faculté des sciences, 15, rue du Colisée.
RAVEAUD, conseiller à la Cour, 188, rue de l'Église-Saint-Seurin.
RAVEAUD (Madame Gustave), 188, rue de l'Église-Saint-Seurin.
RAVEAUD (Mademoiselle Gabrielle), 188, rue de l'Église-Saint-Seurin.

Digitized by Google

RAYET, directeur de l'Observatoire, 8, rue Millière.
RAYNAL, négociant, 10 *bis*, rue Vauban.
REBUF (A.), agent maritime, 3, place de la Bourse.
REDEUIL (E.) jeune, minotier, 15, rue Peyronnet.
REINHART, négociant, 24, rue Saint-Laurent.
RENAUD, négociant, 43 et 45, rue Permentade.
RENON (Mademoiselle Clémence), 52, rue Judaïque.
REYGONDAUD DE VILLEBARDET (G.), 109, rue David-Johnston.
REYHER (Charles), rentier, 153, rue du Palais-Gallien.
REYHER (Frédéric), ancien négociant, 19, rue Sansas.
RIBADIEU (Ferdinand), propriétaire, 48, rue Huguerie.
RIBERCAU (Henri), propr., av., suppléant du juge de paix, à Bassirac (Char.).
RICARD (Alphonse), architecte, 9, place Sainte-Croix.
RICHARD et MULLER, négociants, 34, quai de Paludate.
RIDEAU, courtier d'assurances, 27, rue Capdeville.
RIETMANN, négociant, 14, cours du Chapeau-Rouge.
RIGAUD (Ferdinand), négociant, 42, quai Bourgogne.
ROBERT (J.-B.-Léon), comptable, 55, rue Naujac.
RODBERG, ingénieur civil, directeur de la Compagnie du Gaz, rue Judaïque.
RÖDEL (Henri), avocat, juge suppléant, 32, rue Vital-Carles.
RODIER (Madame), directrice du lycée de jeunes filles, 44, r. David-Johnston.
ROEHRIG, prof. à l'École supér. de comm. et d'indust., 15, rue de la Prévôté.
ROHÉE (Félix), 54, rue Bouquière.
ROHÉE (Paul), négociant, 54, rue Bouquière.
ROLLAND, agent des postes et télégraphes, 17, rue Landiras.
ROUANET, courtier de commerce, 4, bureau à la Bourse.
ROUHIER, négociant, 18, rue Moncey, à Paris.
ROUMIEU, négociant, 38, allées de Tourny.
ROUQUIER et Cie, négociants, 98, quai de Paludate.
ROUSSEAU, maître-arrimeur, 12, rue de Beaumont, à Tours.
ROUSSEL (J.), 54, rue de la Trésorerie.
ROUSSET, négociant, 2, rue Combes.
ROUXEL (Francisque), fondé de pouvoir du trésorier-payeur général, 13, rue de la Concorde.
ROUY (Ernest), négociant, 11, rue Ausone.
ROUYER (Charles), tailleur chemisier, 8, place Saint-Projet.
RICKMANS (Paul), 31, cours Judaïque, à Caudéran.

SABA (Georges), commerçant, 1, place des Grands-Hommes.
SABY, directeur de la Société immobilière, à Arcachon.
SAINT-ANGE-RICHON, armateur, 33, place Gambetta.
SAINT-BLANCAT (Gérard), négociant-industriel, 35, route du Médoc.
SAINT-CHRISTOFLE (Georges de), licencié en droit, huissier à la Banque de France, 22, allées d'Orléans.
SAINT-LAURENT (Albert-Ernest-Étienne de), avocat, 128, cours Victor-Hugo.
SAINT-PAU (Charles), négociant, 63, cours Victor-Hugo.
SAINT-SAUD (le comte de), chât. de la Valouse, par La Roche-Chalais (Dord.).
SAINT-SUPERY (Ulysse), employé de commerce, 181, rue Fondaudège.

Digitized by Google

SAINTE-COLOMBE, professeur au lycée, 12, place Sainte-Eulalie.
SALLE (Adolphe), négociant-armateur, 55, rue Saint-Remi.
SALZÉDO (Paul), artiste peintre, 27, rue Danjou.
SAMAZEUILH (Fernand), banquier, 6, cours du Jardin-Public.
SANCE, professeur de mathématiques au lycée, 120, rue du Tondu.
SANCE, employé de commerce, 4, rue de l'Église-Saint-Seurin.
SARAZIN (Joseph), professeur au lycée Charlemagne, à Paris.
SARRAZI (E.), avocat agrégé, 16, allées d'Orléans.
SAUJON (Marcel), entrepreneur de travaux maritimes, 128, cours du Médoc.
SAULNIER (J.-J.), négociant en vins, 16, rue Saint-Étienne.
SAZIAS (Henri), avocat, 186, cours Victor-Hugo.
SCHOENGRUN, négociant-armateur, 28, place Gambetta.
SCHRADER (Franz), géographe, 75, rue Madame, à Paris.
SCHRADER (Ferdinand) père, 10, rue Barennes.
SCHUSTER (Henri), préparateur à la Faculté des sciences, 6, cours d'Albret.
SÉBA (Fernand), banquier, 18, rue des Piliers-de-Tutelle.
SEBILLEAU (Henri), négociant, 2, cours du XXX-Juillet.
SEGOL (Alcide), receveur des contrib. indirectes, 21, impasse des Tanneries.
SEGRESTAA (M.), négociant-armateur, 25, allées de Chartres.
SEMIAC, pharmacien, à Arcachon.
SEN GENÈS DU REPAIRE, du Consulat de Grèce et d'Italie, 68, quai des Chartrons.
SENGÈS (Ferdinand), 43, rue du Tondu.
SENNÈS (Auguste), employé de commerce, 25, rue Mably.
SERIZIER (Albert), courtier de commerce, 85, cours Victor-Hugo.
SERRÉ-GUINO (A.), examinat. à l'École de Saint-Cyr, 36, r. St-Placide, Paris.
SERVAN (Charles), rentier, 2, place Gambetta.
SERVAT (Joseph), 37, rue Constantin.
SÉVERIN (Louis), juge suppléant, à Agen.
SILLIMAN (Gustave), 36, rue Arnaud-Miqueu.
SIMON, ingénieur-conseil des chemins de fer du Midi, 3, rue du Réservoir.
SORBÉ (Paul-Émile), capitaine au long cours, maison Lucas et Cᵉ, 1, rue du Général-Foy, à Paris.
SOUBIRAN (Louis-Gustave), distillateur-liquoriste, 74, rue des Faures.
SOUFFRON, négociant, 21, rue Cornac.
SOURIAUX, inspect. principal des bateaux à vap., 62, r. de la Croix-Blanche.
SUE, négociant, 50, rue du Jardin-Public.

TAMPIER, nég., consul gén. de Turquie, 6, c. St-Médard, boulev. extérieur.
TANDONNET (Maurice), 52, quai de Bourgogne.
TASTET (Gustave), courtier en vins, 25, cours du XXX-Juillet.
TAUZIN (Gabriel), 14, rue Traversière.
TAUZIN, négociant, 55, rue Servandoni.
TEULLÉ (Pierre), à Moissac.
TISSEYRE (Albert), négociant, 61 *bis*, cours du Pavé-des-Chartrons.
TOULOUSE (Emmanuel), employé de commerce, 324, boulevard de Caudéran.
TOURNON, armateur, 10, rue Boudet.
TRAMASSET (Édouard), négociant, 17, rue Lafaurie-de-Monbadon.

Digitized by Google

TRAMASSET (Gustave), verrier, maison Pointeau, 14, rue du Couvent.
TRAVERSAY (Louis de), chef de bataillon au 57e de ligne, 24, rue Saubat.
TREYRAN frères, négociants, 130, quai des Chartrons.
TRONCHE (Lucien), employé, 147 *bis*, rue du Palais-Gallien.
TRONQUET (Alexandre-Joseph), rentier, 170, rue de Pessac.

UHLMANN (H.), courtier de commerce, 11, rue la Course.

VACQUIEZ (Alfred), employé de commerce, 5, passage de l'Hermitte.
VALANTIN (Victor), employé de commerce, à Saint-Louis (Sénégal).
VAN VEEN (Jean-Louis-Eugène), lieut. régional au 18e corps, 30, r. Champfleuri.
VAYSSIÈRE (Marcel), avocat, 62, rue Lamourous, à Agen.
VANDELEERS (Gustave), propriétaire, 40, rue du Temps-Passé.
VÈNE (A.), propriétaire, 37, rue Théodore-Ducos.
VERGER (Théodore), docteur-méd., à Saint-Fort-sur-Gironde (Char.-Infér.).
VERGEZ (G.), greffier à la Cour, directeur des classes d'adultes de la Société Philomathique, 17, rue Lamourous.
VERSEIN, négociant, 6, cours du Jardin-Public.
VÉZIA (J.-B.), 2, cours de Gourgues.
VIAL (de), agent maritime, représentant de la ligne transatlantique de Saint-Nazaire, 28, allées d'Orléans.
VIANNE (Lazare), négociant, 67, rue Lagrange.
VIDEAU et BRUN, négociants, conserves alimentaires, 22, rue Saint-Remi.
VIEIRA (E.), armateur, 73, rue Condillac.
VIGNAU (Alexandre), négociant, à Saint-Louis (Sénégal).
VIGNERTE (Hippolyte), avocat, 27, rue de Lerme.
VIGNES (Jules), négociant, 17, rue Saint-François.
VIGNÉ (Paul), docteur-médecin, à l'hôpital de Gorée (Sénégal).
VILLEPASTOUR (Charles), 138, rue du Jardin-Public.
VOLONTAT (Rosario de), ing. des ponts et chaussées, 2, r. de la Porte-St-Jean.

WEIL (Jules), négociant, 89, cours d'Alsace-et-Lorraine.
WILLIAMS (Robert), négociant, 18, cours de Luze.
WITHAM (Robert), négociant, 2, rue Lafayette.

SECTION DE BERGERAC

Président honoraire.

FOURNIER (Prosper), préfet des Hautes-Pyrénées.

Président.

BONNIER, sous-préfet de Bergerac.

Vice-Présidents.

GARRIGAT (Henri), avocat.
PAULIET, inspecteur primaire.

Digitized by Google

Secrétaire général.

RECLUS, directeur de l'École communale.

Secrétaire adjoint.

RIGAUD, géographe.

Trésorier.

DELLIA, banquier, conseiller municipal.

MEMBRES DU BUREAU

ALLARD (Émile).
DALESME, professeur au collège.
GIROUX, docteur-médecin.
LABROUE, principal du collège.

MEMBRES TITULAIRES

ALLARD (Émile), rue Malbec.

BACHAN, juge de paix, à Vélines, arrondissement de Bergerac.
BAGNÈRES, liquoriste, place de l'Ormière.
BARIAUD, négociant, place du Marché.
BASTIDE, comptable de la maison Course.
BLANQUIE, imprimeur-gérant du *Journal de Bergerac*.
BOISSERIE, imprimeur, Grand'Rue.
BONNIER, sous-préfet de Bergerac.
BOS (Adalgis), négociant.
BRUGÈRE (Ph.), négociant.
BRUGIÈRES (de), membre du Conseil général, à Sainte-Foy-la-Grande.
BRUNET (Th.), docteur-médecin.
BRUNET (Léon), entreposeur principal des Tabacs.

CAZALIS, avocat.
CHARRUAUD, négociant, rue de la Mer, à Sainte-Foy-la-Grande.
CHASSAGNE, avoué.
CONIL aîné, négociant, rue du Marché.
COTTIARD, docteur-médecin, à Mont-Nérat, près Bergerac.
COUDRÉ, rue Malbec, ancien président du Tribunal de commerce.
COUSTEILLE, aîné, négociant.

DALESME, professeur au collège.
DARTIN, conducteur des ponts et chaussées.
DELLIA, banquier, conseiller municipal.
DUBOIS, négociant, conseiller municipal.
DURAND WOLMAR, licencié en droit, notaire.

Digitized by Google

FRAICHE, docteur en droit, à Saint-Antoine, Port-Sainte-Foy (Dordogne).

GARRIGAT (Albert), docteur, conseiller général, sénateur de la Dordogne.
GARRIGAT (Henri), avocat.
GARRIGAT (Gustave), pasteur, chevalier de la Légion d'honneur.
GERAUD père, négociant.
GIROUX, docteur-médecin, à Lacatte, près Bergerac.
GOUILLOU, capitaine au 108e de ligne.

JOUHANEAU (Gaston), négociant, à Sainte-Foy-la-Grande.

LABROUE, principal du collége.
LACOSSE, propriétaire, rue Valette.
LAJEAUNIE (de), lieutenant au 108e de ligne.
LAPLACE, professeur au collége de Bergerac (membre délégué).
LESPINASSE (Georges), propriétaire, à Galube, par La Force (Dordogne).
LOUBET, président du Tribunal civil, à Sarlat (Dordogne).

MARQUIS-SÉBIE, avocat, conseiller d'arrondissement, à Vélines.
MASBRENIER, banquier.
MINGAUD frères, négociants, rue Valette.
MORAND-DUPUCH, capitaine au 108e de ligne.

ODILON GENESTE, négociant, au Barrage, près Bergerac.

PASTEAU, procureur de la République.
PAULIET, inspecteur primaire.
PERDOUX frères, horticulteurs.

RAMBAUD, ancien négociant.
RECLUS, directeur de l'École primaire de Bergerac.
RICHARD, avocat, rue Neuve.
RIGAUD, géographe, faubourg de la Madeleine.
ROUSSEAU, propriétaire, Grand'Rue.

SAINT-MARTIN, greffier du Tribunal de commerce.

TAMARELLE, négociant, rue Clérac.

VIDAL, conducteur des ponts et chaussées.
VIGER, propriétaire à Caudont, près Bergerac.
VIGIER fils, chez M. Vigier, juge de paix.
VUILLEMIN, percepteur à Bergerac.

Digitized by Google

SECTION DE PÉRIGUEUX

SOCIÉTÉ PÉRIGOURDINE DE GÉOGRAPHIE

Présidents d'honneur.

BARGETON, préfet de la Dordogne.
GADAUD, maire de Périgueux.
EAST, inspecteur d'Académie, à Draguignan (Var).

Président.

DELSUC, banquier.

Vice-Présidents.

MOYRAND, conseiller de préfecture.
SALLESSE, ingénieur, chef de traction au chemin de fer d'Orléans.

MEMBRES DU BUREAU

AUBIER (Gaston), négociant.
CHAUME, docteur-médecin.
DIEUAIDE, négociant.
LACROUZILLE (de), docteur-médecin.
PARADOL (Raoul), avocat.
KINTZEL, pharmacien.

Secrétaire général.

DUMONTET DE LACROZE, professeur au lycée.

Secrétaire adjoint.

ROUGIER (Louis), percepteur surnuméraire.

Trésorier.

DUFOUR, comptable.

MEMBRES TITULAIRES

ADENIS, négociant, à Laborie, près Thiviers (Dordogne).
AUBARBIER (Pierre), négociant, route d'Excideuil.
AUBIER (Gaston), négociant.

BARGETON, préfet de la Dordogne.
BLANCHARD (Mlle), directrice de l'École primaire de St-Georges, à Périgueux.
BLOIS, peintre, rue Froide.

Digitized by Google

BUIS, hôtel de France.
BOISSEAU, rentier, rue Saint-Martin, à Périgueux.

CHAIGNEAU, ingénieur civil, rue de la Boëtie.
CHAMBRON, chef de section à la Compagnie d'Orléans.
CHAUME, docteur, place Francheville.
CHEVAILLIER (André), rue Circulaire.
CLERVAUD-RANCHET, négociant, place Francheville.

DABZAC, horticulteur, rue du Pont-Saint-Nicolas.
DAMAS (le comte de), au château d'Hautefort (Dordogne).
DANIEL (Mademoiselle), institutrice.
DELSUC, banquier, 30, place Tourny.
DENOIX, conseiller d'arrondissement, à Terrasson (Dordogne).
DESMAISONS fils, entrepreneur, rue Saint-Martin.
DIEUAIDE, négociant, rue des Mobiles-de-Coulmiers.
DOMÈGE, libraire.
DOSE, professeur au lycée.
DUBLIN (Marc), employé des ponts et chaussées, rue Louis-Blanc.
DUCOS (Eugène), 9, rue de Bordeaux.
DUFOUR (Gaston), négociant, rue du Palais.
DUFOUR, comptable, chez M. Delsuc, banquier, 30, cours Tourny.
DUMONTET DE LACROZE, professeur au lycée.
DUNOGIER, négociant, juge au Tribunal de commerce.

EAST, inspecteur d'Académie, à Draguignan (Var).
ESCANDE, conseiller général, député, à Saint-Cyprien (Dordogne).

FALGOUX (Émile), négociant, rue Taillefer.
FOURGEAUD (Firmin), à la Banque de France.

GADAUD, docteur-médecin, maire de Périgueux.
GOLMOT, instituteur public, à Limeyrat (Dordogne).
GOUAT, professeur à l'École normale.
GUILLIER, jeune, notaire.

KINTZEL, pharmacien.

LACROUZILLE (de), docteur-médecin.
LAFAYE (Numa), négociant en vins, rue du Pont-Saint-Nicolas.
LAGRANGE, notaire.
LAMY (Alfred), négociant, 5, rue de la Mairie.
LAROCHE (Mademoiselle), directrice de l'École primaire, à Excideuil (Dord.).
LASSOUTANIE, marbrier, rue Saint-Martin.
LAVILLE, directeur de l'École primaire de Monpont (Dordogne).
LE DIRECTEUR de l'École primaire de Ribérac (Dordogne).
LE DIRECTEUR de l'École primaire de Saint-Astier (Dordogne).
LE DIRECTEUR de l'École primaire de Belvès (Dordogne).

Digitized by Google

LESTRADE (de), avocat.
LOUBENS, professeur au lycée.

MAYRAND jeune, avocat, place de la Clautre.
MEYERE fils, libraire.

NOUAILLE, agent-voyer d'arrondissement, à Ribérac (Dordogne).

OBIER (Louis), négociant en comestibles, cours Tourny.

PAGEYRAL fils, à Tayac, par les Eyzies (Dordogne).
PARADOL (Raoul), avocat.
PARCELIER, employé aux ponts et chaussées.
PROVISEUR (le) du Lycée.
PUYJOLI DE MEYJOUNISSAS, conseiller général, à Brantôme (Dordogne).

REQUIER, route de Bordeaux.
ROUGIER, propriétaire, place Francheville.
ROUGIER (Louis), percepteur surnuméraire.
ROUTEIX, négociant, denrées coloniales, cours Montaigne.

SALESSE, ingénieur, chef de traction à la Compagnie d'Orléans.
SEIGNE (Mademoiselle), libraire.
SICARD, directeur de l'École normale.

THEULIER, conseiller général, député, à Thiviers (Dordogne).
THIBON, rentier, rue de la Cité.
TRUFFIER, facteur de pianos.

VILOTTE, président du Tribunal civil.

SECTION DE MONT-DE-MARSAN

SOCIÉTÉ LANDAISE DE GÉOGRAPHIE

(Le Bureau n'a pas encore été reconstitué.)

MEMBRES TITULAIRES

ARNAUDIN, notaire.

BRISSON, entreposeur des tabacs.

CASTANDET (Paul), peintre.

Digitized by Google

DARRASSE, ancien proviseur du lycée.

JUMEL, avocat, député des Landes.

LACROIX, membre du Conseil général.

MALICHECQ, docteur-médecin, conseiller municipal.

PÉRÈS (Albert) fils, place de l'Hôtel-de-Ville.

SARRAN, membre du Conseil général, à Sabres (Landes).

SECTION D'AGEN

SOCIÉTÉ AGENAISE DE GÉOGRAPHIE

MEMBRES DU BUREAU

Présidents d'honneur.

LE PREMIER PRÉSIDENT de la Cour d'appel.
LE PRÉFET du département du Lot-et-Garonne.

Vice-Présidents d'honneur.

LE MAIRE de la ville d'Agen.
L'INSPECTEUR d'Académie.

Président.

N...

Vice-Président.

BOURGEAT, maire de La Magistère.

Secrétaire général.

LAURENT, ancien adjoint.

Secrétaire.

GARY, inspecteur primaire.

Trésorier.

AUNAC fils, banquier.

Commissaire aux dépenses.

THOLIN, archiviste du département.

Digitized by Google

MEMBRES TITULAIRES

AUDRAY, inspecteur d'Académie.
AUNAC, membre du Conseil général, rue Saint-Gilis.
AUNAC fils, banquier, rue Saint-Gilis.

BADIOU, juge suppléant au Tribunal de commerce, place du Marché.
BAUMGARTNER, ingénieur en chef des ponts et chaussées.
BETZ DE BERG, préfet du Lot-et-Garonne.
BILLOT, chef de section à la Compagnie du Midi, rue du Puits-du-Saumon.
BOURGEAT, propriétaire, rue Saint-Caprais.
BOUYSSOU, négociant, à La Magistère (Tarn-et-Garonne).

CARRÈRE jeune, négociant, rue de Belfort.
CASTELJALOUX (la commune de).
CAZANOBES, conseiller d'arrondissement.
CHAMEROIS, directeur de la Banque de France.
CHAUMIÉ (Joseph), avocat près la Cour d'appel, boulevard Scaliger.
COURTOIS (Henry), propriétaire à Muges, par Damazan (Lot-et-Garonne).

DAVID (Ferdinand), 33, cours du Quatorze-Juillet.
DELSOL, architecte, 14, rue Saint-Louis.
DRÊME, premier président à la Cour d'appel.
DUHART, négociant, à La Magistère (Tarn-et-Garonne).

GARREAU, officier supérieur de la marine en retraite, rue Floirac.
GARY, inspecteur primaire en retraite, cours Trénac.
GAUSSEN, rue Lamouroux.
GUÉ (Léon), négociant, place de la République.

JAILLE, manufacturier, rue Auguste-Gué.
JOUITOU fils, avocat, rue de Strasbourg.

LABATUT, négociant, rue Garonne.
LABUSQUETTE (de), conseiller à la Cour d'appel, rue Cessac.
LACOSTE, juge au Tribunal de commerce, rue Grande-Horloge.
LAFITE (Prosper de), à Lajoannenque, par Astaffort (Lot-et-Garonne).
LALANNE, négociant, rue Garonne.
LA MAGISTÈRE (la commune de).
LAURENT, ancien adjoint, boulevard Scaliger.
LÉON (Anselme), procureur de la République.
LHERITIER, ingénieur, architecte de la Ville.
LUSSAGNET, propriétaire, à Cuq, par Astaffort.

MAGEN (E.), capitaine de frégate en retraite, au Passage d'Agen.
MAILLEBIAU, négociant, rue des Cornières.
MARCELLUS (le comte de), à Marcellus (Lot-et-Garonne).
MATHIEU, boulevard Sylvain-Dumon.

Digitized by Google

PAYEN, architecte du département, cours Saint-Antoine.
PINÈDE, trésorier-payeur général du Lot-et-Garonne.

RENARD (Mademoiselle), maîtresse de pension, à Marmande.
RENGADE fils, faubourg du Pin.
ROUSSE (André), villa Pallissy, rue Montaigne.
ROZES-JOLY, pharmacien, rue Grande-Horloge.

SAURIAC, négociant, rue des Cornières.
SERRET (Jules), avocat de la compagnie maritime.

THIBAUD, comptable, 9, place Scaliger.
THOLIN, archiviste à la Préfecture.
TONNEINS (la ville de).
TRILLE avocat, rue Molinier.
TRIPLONG, conducteur des ponts et chaussées, à Villeneuve d'Agen.

VAYSSIÈRES, négociant, rue Garonne.
VILLENEUVE-SUR-LOT (la commune de).
VILLOT, négociant, boulevard Sylvain-Dumon.
VISTE, juge au Tribunal de commerce, rue Molinier.

SECTION DE LA ROCHELLE

MEMBRES DU BUREAU

Président.

BELTRÉMIEUX (Ed.), vice-président du Conseil de préfecture.

Vice-Présidents.

TOUTANT, docteur-médecin, à Marans (Charente-Inférieure).
MEYER (Eugène), délégué de la section centrale.

Secrétaire.

DUPUY (L.), professeur d'histoire au lycée.

Secrétaire adjoint.

RICHEMOND (L. de), archiviste du département.

Trésorier.

GERMAIN (Jean-Louis).

Digitized by Google

Conservateur-archiviste.

MUSSET (G.), bibliothécaire de la Ville.

MEMBRES TITULAIRES

AIMÉ (Jules), propriétaire, à Marans.

BABUT (Eugène) fils, banquier, rue Villeneuve.
BABUT (Eugène) père, banquier, rue Villeneuve.
BARBEDETTE, sénateur, conseiller général.
BASSET (Charles), négociant.
BAUDILLON, à Marans.
BELTRÉMIEUX (Ed.), vice-président du Conseil de préfecture.
BERNARD (Gabriel), contrôleur des contributions directes.
BERNARD (Auguste), percepteur à Saint-Martin (Ile de Ré).
BUNEL, architecte du département, rue Gargouilleau.

CAPPON, fabricant de chaux, à Marans.
CHEVALLIER (Camille), négociant, rue du Palais.
COUNEAU (Émile), gref. du Tr. civ., adj. au maire, r. du Palais.

DELMAS (E.), armateur, député, maire de La Rochelle.
D'ORBIGNY, arm., cons. d'Italie, memb. de la Chamb. de comm.
DUPUY, professeur d'histoire au lycée.

FALLOUR, à Marans.
FAUSTIN, armat., cons. du Portugal, prés. du Trib. de comm.

GERMAIN (Jean-Louis), conseiller municipal.
GIRARD (B.), commissaire à l'inscription maritime en retraite, au manoir de Kerinou, par Fouesnant (Finistère).
GIRAUD (Charles), rue Sur-les-Murs.
GIRAUD (Alfred), ancien notaire.

JAMAIN (F.), négociant, à Marans.

LANGLOIS (B.), courtier maritime.
LUZET (Léopold), à Marans.

MARCHAIS, pharmacien.
MARTIN (Émile), négociant, à Marans.
MARTRE (E.), directeur des contributions directes, à Draguignan (Var).
MEYER (Eugène) fils, conseiller d'arrondissement, courtier maritime.
MICHENOT, négociant, rue du Paty.
MÖRCH (W.), arm., cons. gén., président de la Chambre de commerce.
MUSSET, bibliothécaire de la Ville.

Digitized by Google

PÉRIER (Auguste), courtier, juge au Tribunal de commerce.
PICARD, directeur du grand hôtel de France.
PILLOT (Maurice), négociant, conseiller général, à Montmorillon (Vienne).

RAOULT (Gustave), négoc., memb. de la Ch. de comm., cons. d'arr., à Marans
RICHEMOND (de), archiviste du département.

SIRET (Eugène), imp. gér. du *Courrier de La Rochelle*, rue de l'Escale.

TOUTANT (le docteur), conseiller général, à Marans.

VERDIER, armateur, conseiller d'arrondissement, à La Rochelle.
VIVIER (Alfred), juge au Tribunal civil.

SECTION DE BLAYE

MEMBRES DU BUREAU

Président.

GERVAIS, conseiller général.

Secrétaire général.

N...

Secrétaire.

TAPIE, professeur au collège, délégué de la Section centrale.

MEMBRES TITULAIRES

BAGNIARD, propriétaire.

GERVAIS, conseiller général, à Saint-Christophe-de-Blaye.
GILBERT, banquier, président du Tribunal de commerce.

MAXWEL (J.), substitut, au Mans (Sarthe).

PIRROT, professeur d'histoire au collège de Saint-Dizier (Haute-Marne).

TARDY, avoué.

VIAUD, propriétaire, au château de Thau, à Gauriac.

Digitized by Google

SECTION DE TARBES

Président.

LUPAU (Vincent), maire de Tarbes.

Vice-Président.

N...

Secrétaire général.

LARROQUE, professeur d'histoire au lycée.

Secrétaire.

N...

Trésorier.

VIDAL (Henri), conducteur des ponts et chaussées.

MEMBRES TITULAIRES

ARABIE, pharmacien, rue Saint-Louis.

BERÉS (Jean-François), contrôleur des contrib. ind., 2, rue Lefranc.
BONZOM, professeur au lycée, 5, rue de Pau.
BOSWIEL (Fernand), rentier, à Bagnères-de-Bigorre.
BOURDETTES (Louis), docteur-médecin, à Bagnères-de-Bigorre.
BRUN (Prosper), professeur au collège de Vic-Bigorre (Hautes-Pyrénées).
BRUZON, conduct. des ponts et chaussées, à Argelès-Vieuzac (H.-Pyrénées).

CAPDEBARTHE (Eugène), négociant, 15, rue Soult.
CARDEILHAC (Jules), ingénieur civil, 27, rue des Grands-Fossés.
CASTAY (Georges), rentier, à Meillan, par Pau.
CHASTANET (Auguste), négociant, 9, rue Thiers.
CUNQ (Mesdemoiselles), maîtresses de musique, rue Massey.
CUYAUBÈRE (Mademoiselle), professeur de musique, 8, place du Mercadieu.

DANÉ (Martial), adjoint au maire, 11, rue Larrey.
DASTUGUE (Joseph), commis princ. des cont. indir., à Ambert (Puy-de-Dôme).
DASTUGUE (Joseph), négociant et conseiller municipal, 25, rue Brauhauban.
DASTUGUE (Sylvain), propriétaire, 12, quai de la Scierie.
DAVANTÈS (Émile), négociant, 7, rue des Grands-Fossés.
DEBLOUX (Philippe), officier de la Légion d'honneur, 20, rue Brauhauban.
DÉCHAMP, percepteur, rue Massey.
DEJEANNE, docteur-médecin, inspecteur des eaux thermales, 30, allées des Courtous, à Bagnères-de-Bigorre.

Digitized by Google

DESPAUX (Édouard), propriétaire, conseiller général, avenue de la Gare.
DEVILLE (Émile), ancien notaire, 27, rue des Petits-Fossés.
DINTRANS, directeur de l'enregistrement.
DUCRU, lieutenant au 14e régiment d'artillerie.
DUFOUR, conducteur de la voie au chemin de fer du Midi, rue Peré.
DUMESTRE (Alexandre), commis principal au service télégraphique technique, à Évreux (Eure).
DUPLAN, docteur-médecin, rue Larrey.

ESTEVENET (Léon-Jean-Pierre), rentier, 40 *bis*, rue des Grands-Fossés.

FOURCADE, doct.-médecin, cons. d'arrondissement, à Ibos (Haut.-Pyrénées).
FOURCADE (Charles), 17, rue Brauhauban.
FRAUNIÉ (Jean), entrepreneur de travaux publics, 14, rue de l'Orient.
FOURNIE (Prosper), préfet du département des Hautes-Pyrénées, à Tarbes.

GASSAN (Martial), conducteur des ponts et chaussées, cours Gambetta.
GUITER (Joseph), architecte, 1, rue du Moulin-des-Prés.

HERMANN, adjudant au dépôt de remonte.

JACOMET, professeur départemental d'agriculture, à Ossun (Haut.-Pyrénées).

LABORDE (Pierre), architecte et conseiller municipal, 47, rue Thiers.
LACUBE (Sylvain), industriel, rue des Petits-Fossés.
LAHOILLE, directeur de l'école communale, rue Larrey, à Tarbes.
LANDES, rédacteur au journal *la République*, rue du Quartier-de-Cavalerie.
LARROQUE (Édouard), professeur d'histoire au lycée, 5 *bis*, rue Lefranc.
LASBENNES (Auguste), avoué et conseiller municipal, 15, rue Reffye.
LANSAC (Ernest), négociant, rue des Grands-Fossés.
LANSAC (Léopold), rentier, 50, rue Brauhauban.
LAVIGNE, quincaillier, 60, rue Brauhauban.
LUPAU (Vincent), pharmacien, maire de la ville de Tarbes, 7, rue des Grands-Fossés.

MAGNON (Baptiste), négociant, rue de Pau.
MAGNON (François), négociant en vins, rue Sainte-Marie.
MALHERBY fils, rue des Petits-Fossés.
MAUMUS (Charles), conducteur des ponts et chaussées, à Lourdes.

PASCOU, directeur de la Société générale, rue Brauhauban.
PIFFAUT (E.), capit. en retraite, chevalier de la Lég. d'honneur, 32, r. Thiers.
PONSAN, médecin, à Lafitole, canton de Maubourguet.
PORTALET, principal du collège de Bagnères-de-Bigorre.
POUEY (Albert), négociant, 81, rue des Grands-Fossés.

RENAUDIN (Sébastien), propriétaire, 3, rue Soult.
RIBES (Clément-Louis), juge au Tribunal civil, 8, rue Brauhauban.

Digitized by Google

RIBETTES, bijoutier du théâtre, à Bagnères-de-Bigorre.

SAINTE-MARIE (Jean), rentier, rue Saint-Antoine.
SAJOUS, cafetier, à Bagnères-de-Bigorre.
SEMPÉ (Ulysse), docteur-médecin, conseiller général, rue de Gonez.
SOULÉ (Antoine), 25, rue Brauhauban.

THEIL (Bernard-Henri), notaire, conseiller municipal, 5, rue Brauhauban.
THOMAS, employé des télégraphes, à la gare, à Pau.
TUJAGUE, docteur-médecin, à Rabastens-Bigorre.

VIDAL (Henri), conducteur des ponts et chaussées, 3 *bis*, rue Lefranc.
VIMARD, imprimeur, rue de l'Harmonie.

MEMBRES CORRESPONDANTS

Les membres qui envoient des correspondances ou des documents ont seuls droit au « Bulletin ».

FRANCE

ANNECY.....	LAMY (Fernand), inspecteur d'académie.
BAGNÈRES-DE-BIGORRE...	VAUSSENAT, ingénieur civil.
BANYULS-SUR-MER.....	MARTINET (Ludovic).
BLAYE.....	La bibliothèque de la Ville.
BORDEAUX.....	BAUZON (Louis), rédacteur au journal *la Gironde*.
—	CARVALHO (le chevalier Robert), vice-consul de Portugal, 226, rue Sainte-Catherine.
—	CARVALHO, consul de Perse, 226, rue Sainte-Catherine.
—	CONSUL (le) de la République Argentine.
—	CONSUL (le) de Suède et de Norwège.
—	COURTY, attaché à l'Observatoire de Floirac.
—	DULIGNON-DESGRANGES, 12, r. de la Devise.
—	FAURE, lauréat de l'École supérieure de commerce de Bordeaux, quai Bourgogne.
—	GAULLIEUR, archiviste de la Ville.
—	GERRISH (Benjamin), consul des États-Unis, 34, quai des Chartrons.
—	GOUNOUILHOU (Henri) fils, 8, r. de Cheverus.
—	KIRSTEIN, consul de Danemark, 97, quai des Chartrons.
—	LARREY, conseiller général.
—	LÉON (Dr), 5, rue Paul-Duverger.

Digitized by Google

BORDEAUX.....	MARIATEGUI, consul du Pérou, 28, rue de la Prévôté.
—	PEREYRA (Joaquin de), consul d'Espagne, 1, cours du Chapeau-Rouge.
—	RIPERT (L.), 2, place des Cordeliers.
—	SOUMASTRE, secrétaire général de la Société de sténographie, 2, allées d'Orléans.
BOURG.....	VERNE (Jules), secrétaire général de la Société de géographie de l'Ain.
CAEN	ZÉVORT (Edgard), rect. de l'Académ. de Caen.
—	ROUSSELOT, proviseur au lycée.
DOUAI.....	CONS, secrétaire général de l'Union géographique du Nord de la France.
DUNKERQUE.....	MINE (Albert), cons. de la Républ. Argentine.
GÉMIL	MONTANO (Dr), à Gémil, p. Montastruc (H.-G.).
HAVRE.....	LACOUTURE (Gustave), capit. au long cours.
LYON	DESPARMET FITZ-GÉRALD.
MARSEILLE	REVOIL (Georges).
NANCY.....	BARBIER, 1 *bis*, rue de la Prairie.
NIORT.....	LARGEAU, 20, rue du Quatre-Septembre.
PARIS.....	ANTHOINE, chef de service de la carte de France et de la statistique géographique au Ministère de l'intérieur.
—	BONY, professeur au lycée Louis-le-Grand.
—	BRAU DE SAINT-POL-LIAS, 47, rue de Passy.
—	BROUSSALI (Jean), 5, rue Casimir-Delavigne.
—	CHAILLEY, 9, rue de la Brosse.
—	CHARNAY (Désiré), 38, boulevard Magenta.
—	CHEYSSON, ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur des cartes et plans au Ministère des travaux publics.
—	COTTEAU (Edmond), 4, rue Sedaine.
—	DEPPING, rédacteur au *Journal officiel*, 18, rue Milton.
—	DESMOTHES, prof. au lycée Charlemagne.
—	DRAPEYRON, directeur de la *Revue géographique*, 55, rue Claude-Bernard.
—	DUTREUILH DE RHINS, 37, rue Saint-Roch.
—	FULCRAND, colon. du génie, 6, r. de Mézières.
—	GAUTHIER-VILLARS, éditeur.
—	GAUTHIOT, secrétaire général de la Société de géographie commerciale de Paris, 7, quai des Grands-Augustins.
—	HACHETTE, éditeur, 79, boul. St-Germain.
—	JOLLIVET (G.), avoc., 29, r. St-André-des-Arts.
—	JOSSE, officier d'ordonnance du ministre de la guerre, 187, rue Saint-Jacques.
—	LABONNE (le Dr), 18, boulevard Voltaire.

Digitized by Google

PARIS.....	LELONG (John), ancien consul général, 28, avenue Wagram.
—	LIARD, directeur de l'enseignement supérieur au Ministère de l'instruction publique.
—	LUCHAIRE, professeur à la Faculté des lettres.
—	LY-CHAO-PEE, lettré chinois, mandarin de 5e classe, 14, rue Copernic, Paris-Passy.
—	MARCHE (Alfred), explorateur.
—	MEULEMANS (Auguste), ancien consul général, directeur du *Moniteur des Consulats*, 1, rue Lafayette.
—	MICHEL (le baron), 14, rue Richepanse.
—	NEIS (le docteur).
—	NIOX, lieutenant-colonel, professeur de géographie à l'École supérieure de guerre.
—	NOZEILLE (de), conservat. de l'Exposit. permanente des colonies, au Palais de l'Industrie.
—	PAULUS, professeur à l'école Turgot, 76, rue du Théâtre, à Grenelle-Paris.
—	PLON (H.), éditeur, 16, rue Garancière.
—	RABOT (Charles), 11, rue de Condé.
—	RICHARD, 91, rue de Seine.
—	SALOMÉ, professeur.
—	SIMÉON, au Minist. de l'instr. publique.
—	Le Sous-Secrétaire d'État de la marine et des colonies.
—	Le Sous-Directeur des colonies chargé de la 2e sous-direction, au Minist. de la marine.
ROCHEFORT-SUR-MER....	BELLOT, lieutenant de vaisseau.
—	VILLARET, ingénieur des constructions navales, 33, rue de l'Arsenal.
—	VINCENT, major principal de la marine.
ROUEN.....	DELESQUE (Paul), 82, r. de la République.
—	GRAVIER, 80, rue du Champ-des-Oiseaux.
—	ROBERT (l'abbé).
—	WALLON (Henri), manufacturier.
SAINT-DENIS	CONTE, capitaine au 4e de ligne.
SAINT-QUENTIN.....	PONTHIEU (l'abbé), géographe.
SENLIS.....	MAURICE (Fernand).
SENS.....	LAMBERT, censeur au lycée.
TOULOUSE.....	BLANCHOT (le lieutenant-colonel), secrétaire général de la Société de géographie.
—	GARRIGOU, doct.-méd., 38, rue Valade.
VANDELÉE (La).....	LEMUET (Léon), propriétaire.
VILLEFRANCHE-SUR-MER.	VERBRUGGHE (Louis), villa Pierlas, à Saint Jean, par Villefranche-sur-Mer.

Digitized by Google

EUROPE

AMSTERDAM	PORTENGEN (Jacques), doct. en médecine.
ANVERS	GÉNARD (P.), secrétaire général de la Société de géographie d'Anvers.
AVEIRO	CARLOS FARIA.
BRUXELLES	DU FIEF (J.), secrétaire général de la Société royale de géographie de Bruxelles.
—	SASSEN (Hugo), consul de Venezuela.
—	WESTMARK, au consulat de Suède et Norvège.
GAND	BERNARDIN, conserv. du Musée industriel de Melle-lès-Gand.
HAMBOURG	KAUFFER (Pierre).
—	SCHÜCK, cap. au long cours.
LISBONNE	ARLAÇAO (Don José), rédact. du *Journal do Commercio*.
—	CASTILHO, député du Goa.
—	COELHO, directeur du *Diario de Noticias*.
—	MELLO (Carlos-Baptista-Ferreira de), prof. de géographie à l'École supér. de commerce.
OXFORD	MANIER, professeur à Oxford.
STOCKHOLM	GACHET (Charles), premier secrétaire de la légation de France.
VIENNE	ROBERT (Fritz).

ALGÉRIE

BATNA	JUS, ingénieur civil.
ORAN	BOUTY, garde-mine.
SIDI-BEL-ABBÈS	MANTOS-LEGAD (Madame), directrice d'école.

ASIE

INDO-CHINE FRANÇAISE	GAUTIER (Amédée), cap. d'infant. de marine.
SAIGON	LOURME, commis principal des lignes télégraphiques.
—	ROGER (Victor), géomètre dessinateur.

AFRIQUE

AFRIQUE AUSTRALE	COILLARD, missionnaire, à Mangwato.
LA RÉUNION	RAAB (Émile), dir. des chem. de fer du port.
—	RAAB (Maurice), chef de l'exploit. du ch. de fer.
SOUDAN FRANÇAIS	VALLIÈRE (le commandant).
TANANARIVE	CAZET (Mgr), vic. apostolique de Madagascar.

AMÉRIQUE

BUENOS AIRES	MOYZÈS (Jean-Edm.), capit. au long cours.
CARTHAGÈNE-DES-INDES	PATROUILLEAU père et fils.

Digitized by Google

CAYENNE	SAINT-PHILIPPE (Amédée), notaire, membre du Conseil privé de la Guyane française.
CHICAGO	LOUBRIE (Maurice).
NOUVELLE-ORLÉANS	ABZAC (le comte d'), consul génér. de France.
SALVADOR	COUSIN (Anselme), négociant.

SOCIÉTÉS ET ÉTABLISSEMENTS

QUI ÉCHANGENT LEURS PUBLICATIONS AVEC LA SOCIÉTÉ

AARAU	Société de géographie commerciale.
AGEN	Société d'agric., sciences et arts (*Mémoires*).
ALGER	Association scientifique algérienne (*Bulletin*).
—	Gouvernement général de l'Algérie.
—	École supérieure des lettres (*Bulletin de correspondance africaine*).
—	Société de climatologie algérienne (*Bulletin*).
AMIENS	Société de géographie.
AMSTERDAM	Société de géographie (*Tijdschrift*).
ANVERS	Société royale de géog. (*Bullet. et Mémoires*).
—	Société commerciale, industrielle et maritime (*Rapport annuel*).
ARRAS	Société de géographie.
BAYONNE	Société des sciences et arts (*Bullet.* semestriel).
BERLIN	Société allemande de colonisation (*Deutsche Kolonialzeitung*, deux fois par mois).
—	Société de géographie (*Verhandlungen* et *Zeitschrift*).
—	Société africaine (*Mittheilungen*).
—	Académie des sciences (*Sitzungsberichte*).
BERNE	Société de géographie (*Jahresbericht*).
BÉTHUNE	Société de géographie.
BORDEAUX	Association des anciens élèves de l'École supérieure de commerce et d'industrie (*Bulletin*).
—	Bibliothèque de la Faculté de droit.
—	Bibliothèque de la Fac. des lett. et des sciences.
—	Bibliothèque de la ville.
—	Cercle girondin de la Ligue de l'enseignement.
—	Cercle militaire.
—	Conseil municipal.
—	École supérieure de commerce et d'industrie.
—	Musée préhistorique.
—	Section du Sud-Ouest du club alpin (*Bulletin*).
—	Société philomathique.

Digitized by Google

BORDEAUX	Société des capitaines au long cours.
—	Société des sciences phys. et natur. (*Mémoires*).
BOSTON	Appalachian Mountain Club (*Appalachia*).
BOULOGNE-SUR-MER	Société de géographie.
BOURG	Société de géographie de l'Ain (*Bulletin* tous les deux mois).
BRÊME	Société de géographie (*Deutsche geographische Blätter*, trimestriel).
BREST	Société de géographie (*Bulletin*).
BRUXELLES	Société de géographie (*Bulletin* tous les deux mois).
BUDAPEST	Société hongroise de géographie (*Bulletin*).
BUENOS AIRES	Bureau des échanges internationaux de publications.
—	Société scientifique argentine (*Anales*).
—	Institut géographique argentin (*Boletin*).
—	Société argentine de géographie (*Revista*).
BUKAREST	Société roumaine de géographie (*Bulletin*).
CAIRE (Le)	Société khédiviale de géographie (*Bulletin*).
CALAIS	Section de l'Union géographique du Nord.
CAMBRAI	Société de géographie.
CHARLEVILLE	Société de géographie.
CONSTANTINE	Société archéologique (*Notices et mémoires*).
—	Société de géographie (*Bulletin* trimestriel).
COPENHAGUE	Société de géographie.
CORDOBA (Rép. Argentine)	Académie des sciences (*Boletin*).
DARMSTADT	Société de géographie (*Notizblatt*).
DAX	Société de Borda (*Bulletin* trimestriel).
DOUAI	Union géog. du nord de la France (*Bulletin*).
DRESDE	Société de géographie.
DUNKERQUE	Société de géographie.
ÉDIMBOURG	Académie des sciences.
FLOIRAC	Observatoire de Bordeaux.
FLORENCE	Section florentine de la Soc. africaine d'Italie (*Bolletino*).
FRANCFORT-SUR-LE-MEIN	Société de géographie et de statistique.
GENÈVE	Société de géographie (*Le Globe*).
—	Société suisse de topographie.
GREIFSWALD	Société de géographie.
HALLE-SUR-SAALE	Société de géographie (*Mittheilungen*).
HAMBOURG	Société de géographie (*Mittheilungen*).
HANOVRE	Société de géographie (*Jahresbericht*).
HAVRE (Le)	École supérieure de commerce.
—	Société de géog. commerciale (*Bulletin*).
IÉNA	Société de géographie (*Mittheilungen*).
KŒNIGSBERG	Société de physique et d'économie politique.
LA HAYE	Institut royal de géographie et d'ethnographie des Indes Orientales (*Bijdragen*).

Digitized by Google

LAON	Société de géographie.
LEIPZIC	Société de géographie (*Mittheilungen*).
LILLE	Société de géographie (*Bulletin* mensuel).
LIMOGES	Société Gay-Lussac.
LISBONNE	Société de géographie (*Boletim*).
LONDRES	Société royale de géographie (*Proceedings* mensuels).
LORIENT	Société bretonne de géographie (*Bulletin* tous les deux mois).
LUBECK	Société de géographie (*Mitteilungen*).
LYON	Société de géographie (*Bulletin*).
—	Muséum d'histoire naturelle.
—	École supérieure de commerce et de tissage.
MADRID	Société de géographie (*Boletin* mensuel).
—	Académie royale d'histoire (*Boletin*).
—	Société de géographie commerciale (*Revista*).
MANCHESTER	Société de géographie
MARSEILLE	Société de géographie (*Bulletin* trimestriel).
—	École supérieure de commerce.
—	Société scientifique industrielle (*Bulletin*).
MAURICE (île)	Société mauricienne de colonis. de Madagascar.
MEDEA	Comice agricole (*Bulletin* mensuel).
METZ	Société de géographie (*Jahresbericht*).
MILAN	Société d'exploration commerciale en Afrique (*L'Esplorazione commerciale*, mensuel).
MONTAUBAN	Académies des sciences, belles-lettres et arts du Tarn-et-Garonne (*Recueil*).
MONTPELLIER	Société languedocienne de géographie (*Bulletin* trimestriel).
MUNICH	Société de géographie (*Jahresbericht*).
—	Académie des sciences (*Sitzungsberichte*).
NANCY	Société de géographie de l'Est (*Bulletin* trimestriel).
NANTES	Société de géographie commerciale (*Bulletin* trimestriel).
NAPLES	Société africaine d'Italie (*Bollettino*).
NEUCHATEL	Société neuchâteloise de géographie (*Bulletin*).
NEW-YORK	Société américaine de géographie (*Bulletin*).
NOUVELLE-ORLÉANS	Chambre de commerce française.
ORAN	Société de géogr. et d'archéologie (*Bulletin*).
PARIS	Association française pour l'avancement des sciences.
—	Bibliothèque de l'École des sciences politiques.
—	Club alpin français (*Bulletin* mensuel et *Annuaire*).
—	École des hautes études commerciales.
—	École supérieure de commerce.
—	Société académique indo-chinoise (*Bulletin*).

Digitized by Google

PARIS.....	Société d'acclimatation. (*Chronique* bi-mensuelle et *Bulletin* mensuel).
—	Société des études coloniales et maritimes (*Bulletin*).
—	Société de géographie commerciale (*Bulletin*).
—	Société de géographie de France (*Compte-rendu* bi-mensuel et *Bulletin* trimestriel).
—	Société des ingénieurs civils (*Résumé* mensuel et *Mémoires*).
—	Société de l'Institution smithsonnienne de Washington.
—	Société nationale de topographie pratique (*Bulletin* mensuel).
—	Société de topographie de France (*Bulletin*).
POITIERS	Société académique d'agriculture (*Bulletin*).
PORTO.....	Société de géographie commerciale (*Boletin*).
QUÉBEC.....	Société de géographie (*Bulletin*).
REIMS.....	Société industrielle (*Bulletin*).
RIO DE JANEIRO.....	Institut historique, géographique et ethnographique du Brésil (*Revista trimènsal*).
—	Observatoire impérial (*Revista*, mensuel).
—	Section brésilienne de la Société de géographie de Lisbonne (*Revista*).
—	Société de géographie (*Revista*).
ROCHEFORT-SUR-MER.....	Société d'agriculture, sciences et arts.
—	Société de géographie (*Bulletin* trimestriel).
ROME	Société italienne de géog. (*Bollettino* mensuel).
ROUEN.....	Société normande de géographie (*Bulletin* tous les deux mois).
—	École supérieure de commerce et d'industrie.
SAIGON	Société des études indo-chinoises (*Bulletin*).
SAINT-GALL.....	Société de géog. commerciale (*Mitteilungen*).
SAINT-OMER	Société de géographie.
SAINT-PÉTERSBOURG	Société impériale russe de géographie.
SAINT-QUENTIN.....	Société de géographie.
SAINT-VALERY-EN-CAUX ..	Société de géographie (*Bulletin*).
STUTTGART.....	Société de géographie commerciale.
SYDNEY	Société de géographie australienne.
TACUBAYA	Observatoire astronomique nation. du Mexique (*Anuario*).
TIFLIS.....	Société impériale russe de géographie.
TOULON.....	Société de géographie.
TOULOUSE	Société d'histoire naturelle.
—	Société académique franco-hispano-portugaise (*Bulletin*).
—	Société de géographie (*Bulletin*).
TOURS	Société de géographie (*Revue*).
TURIN.....	Société de géographie.

Digitized by Google

TURIN	Académie des sciences.
—	Société météorologique italienne (*Bollettino* mensuel).
—	Club alpin italien (*Rivista*, mensuel).
VALENCIENNES	Société de géographie.
VALPARAISO	Departamento de la Estadistica commercial de la Republica de Chile.
VERVIÉRS	Société industrielle et commerciale (*Bulletin*).
VIENNE	Société de géographie (*Mittheilungen*).
—	Société autrich. de météorologie (*Zeitschrift*).

JOURNAUX

ÉCHANGÉS AVEC LE BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ

ALGER	*L'Algérie agricole* (deux fois par mois).
ATHÈNES	*Le Messager d'Athènes* (hebdomadaire).
BERGERAC	*Le Républicain du Sud-Ouest* (deux fois par semaine).
BLAYE	*L'Avenir* (deux fois par semaine).
BORDEAUX	*Feuille vinicole de la Gironde* (hebdomadaire).
—	*La Gironde* (quotidien).
—	*Journal d'Histoire naturelle de Bordeaux et du Sud-Ouest* (mensuel).
BRUXELLES	*Bulletin mensuel de numismatique et d'archéologie.*
—	*Le Mouvement géographiq.* (deux fois p. mois).
FOIX	*La République de l'Ariège* (deux fois par semaine).
GENÈVE	*L'Afrique explorée et civilisée* (mensuel).
GOTHA	*Petermanns Mitteilungen* (mensuel).
HANOÏ	*L'Avenir du Tonkin.*
LA RÉUNION	*Journal officiel de la Réunion.*
LISBONNE	*As Colonias portuguezas* (mensuel).
—	*Diario de Noticias* (quotidien).
—	*La Revue du Portugal et de ses colonies* (mensuel).
LYON	*Les Missions catholiques* (hebdomadaire).
MADRID	*Revista contemporanea* (deux fois p. semaine).
MILAN	*L'Esploratore* (mensuel).
PAPEETE	*Journal officiel des établissements français de l'Océanie* (hebdomadaire).
PARIS	*Annales de l'extrême Orient et de l'Afrique* (mensuel).

Digitized by Google

PARIS.....	*Bulletin de renseignements commerciaux.*
—	*Bulletin du canal interocéanique* (deux fois par mois).
—	*Journal des Mines* (hebdomadaire).
—	*Journal du Ciel* (hebdomadaire).
—	*L'Astronomie* (mensuel).
—	*Le Canal de Suez* (bulletin décadaire).
—	*La Gazette géographique* (hebdomadaire).
—	*La Revue diplomatique et le Moniteur des consulats* (hebdomadaire).
—	*Le Monde de la science et de l'industrie* (deux fois par semaine).
—	*Le Petit Journal* (quotidien).
—	*Le Télégraphe* (quotidien).
—	*Paris-Canada* (hebdomadaire).
—	*Revue de géographie* (mensuel).
—	*Revue géograph. internationale* (mensuel).
RIO DE JANEIRO.....	*L'Étoile du Sud* (deux fois par mois).
SAINT-LOUIS (Sénégal).....	*Moniteur du Sénégal* (hebdomadaire).
SAINT-PIERRE.....	*Feuille officielle des îles Saint-Pierre et Miquelon* (hebdomadaire).
TURIN.....	*Le Cosmos* (mensuel).
VIENNE	*Das Handels-Museum* (hebdomadaire).
—	*Oesterreichische Monatsschrift für den Orient.*
VILLENEUVE-SUR-LOT.....	*Le Progrès de Villeneuve-sur-Lot* (deux fois par semaine).

Bordeaux. — Imp. G. Gounouilhou, rue Guiraude, 11.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google